MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN

1944 JÚNIUS 1. (VII. ÉVF. 11. SZÁM)



„Ba rátságos” környezetben beszélik meg bombázóink a bevetést

ÁRA 1 PENGŐ

MAGYAR SZÁRNYAK

REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT · RIVISTA AERONAUTICA · ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN ★ VII. ÉVFOLYAM 11. SZÁM ★ BUDAPEST, 1944 JÚNIUS 1

FELHIVÁS

legénységi repülőgépvezető kiképzésre

jelentkező ifjak részére

A magyar királyi honvédelmi miniszter úr rendelete értelmében a repülő katonai szolgálatra kedvet, hajlamot vagy élethivatást érző ifjak, repülőgépvezető kiképzésre, további intézkedésig, soron kívül jelentkezhetnek.

Ez alkalommal hat elemi iskolai végzettséggel is lehet jelentkezni. A jelentkezési felvétel feltételeire vonatkozólag a magyar királyi honvédelmi miniszter úr tájékoztatót adott ki, amelyhez kérvénynyomtatványokat is csatolt.

Kívánatos, hogy a repülő életpályára hajlamot érző magyar ifjúság minél nagyobb számban jelentkezzék a repülőgépvezetői kiképzésre. A három évi tényleges katonai szolgálat letöltése után továbbszolgálatra önként visszamaradottak kérhetik a légierők hivatásos tiszthelyettesi karába felvételüket, a hivatásos tiszthelyettesek pedig a főtiszthelyettesek állomáscsoportjába való felvételre és a m. kir. tisztviselői állásokra is pályázhatnak.

Jelentkezni csak a felvételi tájékoztatóhoz csatolt kérvénynyomtatvány felhasználásával lehet. A felvételi tájékoztatót ingyen megküldi:

1. A m. kir. honvédelmi minisztérium rep. kik. osztálya, Budapest, I., Hunyadi János-út 4. III.

2. A Magyar Aero Szövetség, Budapest, V., Vigadó-utca 2.

3. A Magyar Szárnyak szerkesztősége, Budapest, IV., Petőfi Sándor-utca 16.

4. A Magyar Szárnyak kiadóhivatala, Budapest, VII., Király-u. 93.



STUKÁKKAL AZ ARCVONAL FELETT

A keleti arcvonal középső szakaszán igaz bajtársi szellemben harcolnak együtt a magyar és német légierő kötelékei. Ismerjük már az összes századokat, németet, magyart egyaránt. Felváltva látogattuk meg őket. Voltunk bevetésen magyar bombázókkal és német vadászkísérettel, magyar és német közelfelderítőkkel, megismerkedtünk a magyar és német vadászszázadok közös életével, a szállítókkal és futárokkal, a könnyű Messerschmittekkel éppúgy, mint a hatalmas Gigantokkal. Most a félelmeteshírű Ju. 87-esekkel, a Stukákkal készülődünk bevetésre. A vadászbiztosítást a magyar vadász-század adja.

Ezen a tábori repülőtéren négy század gépei húzódnak meg egymás mellett. Itt vannak az általunk már annyira ismert és szeretett magyar Ju 88-as bombázók, a magyar vadászok, német közelfelderítők és német Stukák. Néhány futárgép teszi teljessé a hadirepülőtér képét. Ezekkel biztosítják az egyes századok a felsőbb parancsnokságokkal való zavartalan összeköttetést.

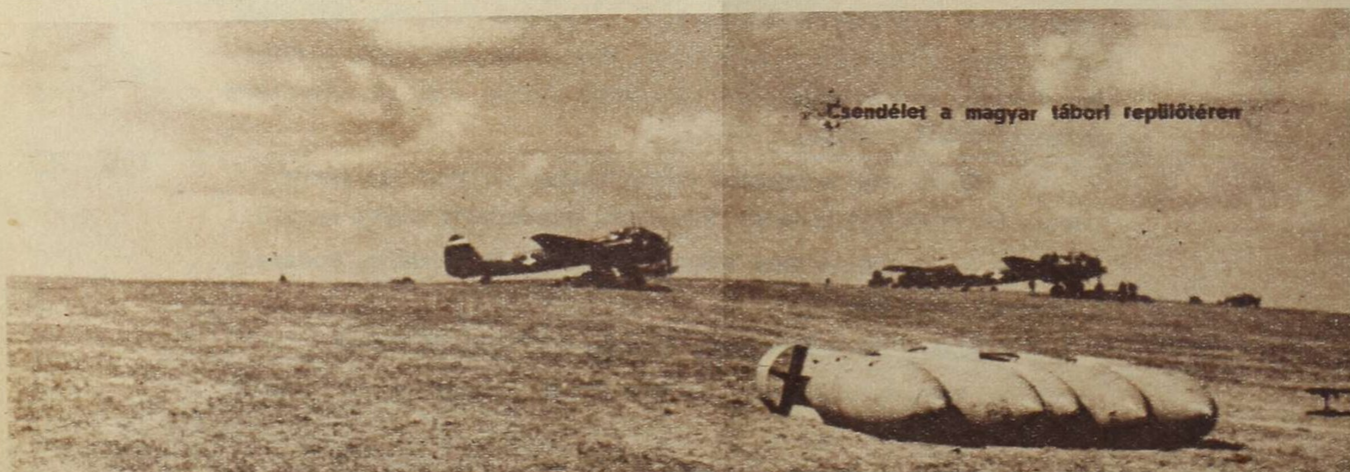
A fehér- és szürkésszínű felhők rongyokban lógnak a repülőtér felett. Olyan az egész égbolt, mintha azt is valami hatalmas erejű légitámadás szaggatta volna szét. A felhők között csak itt-ott tűnik fel egy tenyérnyi kék folt. Jó nyolctizedes lehet a borulás. Az időjárásjelentés szerint azonban a cél felett tiszta az ég és kedvező az idő. A közelről egészen barátságos külsejű és aránylag kicsi Stukák mellett szerelők, pilóták és lövészek szorgalmatoskodnak. Magunk ez utóbbi csoportba tartozunk. A gépek ugyanis kétszemélyesek és mi csak a lövészek helyén mehetünk. A gép és a személyzet biztonsága érdekében azonban feltétlenül fontos, hogy ismerjük a lövész feladatait, esetleges vadásztámadás esetén használni tudjuk a géppuskát és mindazt, amire a bevetés nyomán szükség lehet. Az átképzésen azonban pillanatok alatt átesünk. Annyi gépet ismerünk már, hogy jóformán csak a műszerek elhelyezése jelent ujságot. Átismételjük gyorsan teendőinket s a kiszorult »kamerád« mosolygó helyeslése közben felcsatoljuk az ejtőernyőket.

Tőlünk nem messze a magyar vadászok készülődnek, hogy biztosítsák a Stukák támadását. A hatalmas motorú, de apró, fürge Messerchmittek »habverője« már élénken keveri az illatos tavasz-szagot. Az egyik kabinban Kovács százados, századparancsnok húzza fejére feszes »haubéját«, a másik mellett Flóznik hadnagy készülődik az indulásra. A mi pilótáink is helyükön ülnek már és sorban ugranak be a motorok. Lezárjuk a kabintetőket, azután megmozdul alattunk a föld és tizenkét Stuka egymás után gurul ki induláshoz. Érdekes elnézni ezeket a félelmetes acélmadarakat, amint nehézkesen, döcögősen baktatnak a beton felé. Amilyen fürgék és félelmetesek a levegőben, épp olyan nehézkesek a földön.

UTBAN A CÉL FELÉ

A repülőtér kicsi és szűk, kötelékben való fel- és leszállásról tehát szó sem lehet. »Libasorban« lendülünk neki a kifutónak és emelkedünk a magasba. A repülőtér felett széles kört írunk le és mire bevesszük az irányt, már mind a négy raj szoros kötelékben repül együtt. A menetiránynak háttal ülünk és a földből bizony nem sokat látunk. Ez szokatlan egy kicsit, mert a közelfelderítő kéttörzsűekből is és a nyolcvannyolcasokból is olyan a kilátás, mintha kirakatban ülne az ember. Hamar megbarátkozunk azonban az új helyzettel és az utasításokhoz híven az eget figyeljük. Pillanatnyilag ugyan korán van még és saját terület felett vagyunk, tehát nem kell az ellenséges vadászoktól tartanunk, de itt vannak a saját vadászaink, bennük, az ő repülésükben gyönyörködünk. Ugy keringenek körülöttünk, mint a gondos puli a nyáj körül. Bizonyosak vagyunk benne, hogy alaposan belemarnának abba a farkasba, amelyik a közelünkbe akarna férkőzni.

Az egymásközti rádión parancsok hangzanak el. Ezekből keveset értünk. Csak a gépek fordulásából, süllyedéséből, emel-


Csendélet a magyar tábori repülőtéren

A beguruló századparancsnokot a gép szerelője várja

100. BEVETÉS

A keleti front egyik hadirepülőterén bensőséges ünnepléssel fogadták a 100. bevetésről hazatérő Kovács József századost, századparancsnokot és hűséges kísérőjét, Varga I. szakaszvezetőt

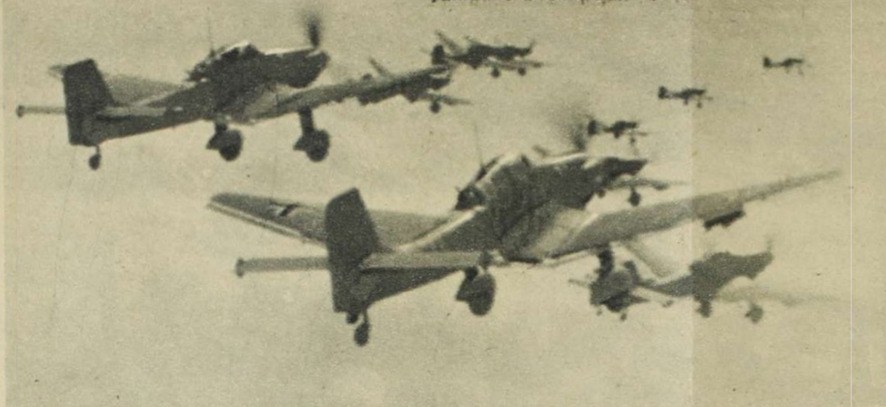
A 100. bevetés után újra itthon

Közösen fogadják a bajtársak jókívánságait, melyet a század elsőtisztje tolmácsol

Egészséget és további repülő-szerencsét a 200. jubileumig

100
REPÜLŐSZERENCSÉT.

Bajtársi kézfogással zárják le a felemelő perceket s újult erővel indulnak immár a 101. bevetésükre



Támadásra indulnak a stuka-századok...

kedéséből tudjuk meg azok pontos értelmét. Ilyenkor, fordulások közben a földet is jobban szemügyre vehetjük. Már a Bug felett járunk. Alul füstoszlopok, lángnyelvek árulkodnak az ott zajló súlyos harcokról, de körülöttünk egyre tisztább az ég. Nincs egyetlen »pamacs« sem és egyetlen géppuskalövedék csíkja sem szakít bele az égbolt egyenletes kékségébe. Tudjuk azonban, hogy ez a nyugalom, csak vihar előtti csend, mert ezen a frontszakaszon legerősebb az ellenséges elhárítás. Már átléptük az első vonalat. Négyezer méter magasan vagyunk. Innen messzire láthatnánk, ha nem volna anynyira »dunsztos« alattunk a levegő. Halványan azért megsejtjük az egyes fontosabb ellenséges pontokat. Ott jobbra például repülőtérnek kell lennie. Bizonyára ott is van úgy harminc, negyven kilométer távolságban. Most már erősen figyelünk. Bármelyik pillanatban nyakunkon lehet egy-két vadász. Sajátjaink ugyan ott keringenek körülöttünk, de azért nem vagyunk megközelíthetetlenek. Néhány pillanatig még teljes a nyugalom, de azután megkezdődik a tánc. Ellenséges légvédelmi ágyúk, gépágyúk és »locsolók« tűzkörletébe értünk.

A CÉL FELETT

Erősen alkonyodik. Ilyenkor minden fény, minden villanás könnyen észrevehető már. A század szoros kötelékben haladt eddig, de most, mintha megbomlott volna a rend, mintha teljesen fejetlenül kavarogna egyik raj a másik körül. A sok fordulóban vesszük csak észre, hogy megkezdődött a tánc és a bolsevista légvédelmisták alaposan szeplősre lőtték körülöttünk a békésnek látszó eget. Most értjük meg, hogy mi történik körülöttünk. A rend felbomlása és a fejetlenség csak látszólagos. A valóságban a tökéletesen összeszokott és fegyelmezetten repülő rajok tudatos zavaró munkájáról van szó. Ember legyen a talpán az a fülelő, amely ebből az egymás alatt és mögött elcsúszó, fordulózó keveredésből pontos magasságot tud megállapítani. Nem is történik komoly baj, csak a fekete és szürke pamacsok borítják be az eget annyira, hogy alattuk szinte semmi sem látszik a földből. A fekete és szürke füstgomolyag közepéből a robbanás pillanatában apró, piros lángnyelvek csapnak ki. Olyanok, mintha nyelvüket öltögetnék. Mi is úgy vesszük már őket, mint ártalmatlan erőlködéseket. Csak amikor közvetlen közelünkben robban egy-egy, következik élesebb forduló, vagy zuhanás, emelkedés.

A négy raj egymás alatt csúszva, fordulva »keveri« még mindig a hangmérőt, amikor felhangzik egy újabb parancs és az eddig ék-alakban előnyomuló rajok most egymás mögé fejlődnek fel, majd a rajok is szétoszolnak és az egyes gépek kis távolságra egymás mögött helyezkednek el. Hosszú, egyenes sor ez, de nem tudunk sokáig gyönyörködni benne. Ujabb parancs érkezik:

— Sturz — hallatszik a rövid parancs s a messze előttünk lévő vezér máris eltűnt a mélyben. A gépet elnyelte a párás levegő és a négyezer méteres mélység.

A vezér után a második, majd a harmadik és a többi gépek következtek. A célt nem láttuk még, de alulról halvány foltokban már látszott az első gép becsapódásainak füst- és tűzoszlopa. Gyülekező páncélosok ellen jöttünk. Azokat kell megsemmisítenünk. Már csak egy gép volt előttünk, azután mi következtünk. Az elhárító tűz egy pillanatra sem szünetelt. Olyan most már körülöttünk az ég, mintha sűrűn egymás mellett fehér tojáshabot cseppentettek volna a légtérbe s az egyes »habcsókok« nyílegyenes, piros pántlikával kötötték volna össze. Ezt a tűzijátékot figyeljük, amikor egyszerre égnek fordul a lábunk és hihetetlen szögben, meredeken zuhanunk a föld felé. Ilyen meredek zuhanásban nyolcvannyolcasokkal még nem volt részünk. A Stukák sebessége azonban jóval kevesebb s így a gép is, a szervezet is könnyebben bírja a meredekebb zuhanást. A célból semmit sem látunk, háttal ülünk a menetiránynak, de amikor kiemelkedünk és nyomban utána balra fordulunk, már közvetlen közelből látszanak a becsapódások körfoltjai. Néhány hatalmas benzin- és olajfüstöt is látunk az útkereszteződésben. Ezek a páncélosok már nem jutnak el az első vonalakba. Gépeinket most géppuska és »locsoló« tűz veszi körül és bennünket is elfog a harciláz. Ikergéppuskánk sűrű egymásutánban ontja a foszforos csíkokat hátra, az elmaradt és szétforgácsolt gyülekezésre. Fogunk összefeszül és arra gondolunk, hogy ez most Budapestért van, a másik meg Győrért, a harmadik Berlinért és a száz és száz kioltott életért. Kicsi megtorlás ez, de sok kicsi sokra megy.

ISMÉT OTTHON

Lassan azután lőtávolon kívül kerülünk. Az ellenség is, mi is abbahagyjuk a tüzelést. Kormos arccal nevetünk egymásra. Ujra kötelékben repülünk és oly közel vagyunk egymáshoz, hogy a gépek szárnya majdnem összeér. A vadászok, akikről a harc hevében teljesen megfeledkeztünk, ismét ott köröznek mellettünk, míg el nem érjük a saját vonalakat, azután visszafordulnak szabadvadászatra.

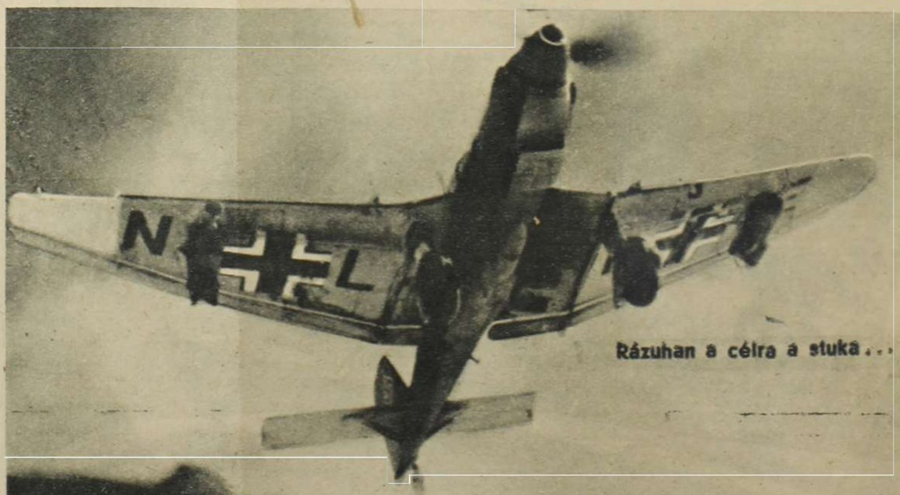
Az egymásközi rádión nóta hallatszik. Ez is ismerős, mi is így szoktuk a nyolcvannyolcasokban. Valami azonban hiányzik. Egy ideig nem tudom, hogy mi az, aminek hiányát érzem, de azután egyszerre rádöbbenek, megszoktuk már, hogy ilyenkor hazafelé jól ismert hangokat halljunk:

— Halló vezér ... itt Tódor ..., a találatok pontosan feküdtek ... pommpppáss volt ..., pommmpppásss ...

A találatok most is pompásak voltak ugyan, de nem volt, aki bemondja ezt az észrevételét.

Leszállás után derült ki, hogy egyik pilótánknak most volt a kétszázadik bevetése. A mult héten nálunk volt három kétszázas jubileum. Akkor a stukások gratuláltak melegen, most mi adjuk vissza az üdvözléseket. Igy élünk egymás mellett magyarok, németek. Segítünk egymásnak, amikor tudunk és együtt örülünk egymás örömein.

gyulai Jankovits Ferenc
haditudósító



Rázuhan a célra a stuka...

LÉGOLTALOM VIGYÁZZ!

Ezt illik tudni a légvédelmi jelzőszolgálatról

Mikor a rádió adását »bizonytalan időre beszünteti« és mikor a légvédelem és légoltalom szerveinek szóló intézkedések felhangzanak, amikor felüvölt a sziréna, alig akad talán egy tucatnyi ember ebben az országban, aki arra gondolna, hogy milyen sok ember zavartalan és feltétlen együttműködésére van szükség, amíg egy ilyen intézkedés megszületik és elhangzik.

Mert szükség van arra, hogy a honvédség kellőkép felkészülhessen az ellenséges légitámadás elhárítására, vagyis az elhárításra rendelkezésre álló hatásos eszközöket (a földi, légvédelmi tüzérséget és a vadászrepülőket) olyan korán riaszthassa, hogy azok az ellenfél kellő fogadására fel is készülhessenek. De ugyanígy szükség van polgári vonalon a lakosság és a légoltalmi szervek idejekorán való figyelmeztetésére, hogy emberéletben és közvagyonban oktalan veszteségek ne keletkezzenek.

Ahhoz, hogy egy ilyen riasztó intézkedés megszülethessék, szükséges, hogy az illetékes szervek még jóval a támadás megtörténte előtt tudomást szerezzenek s így a valódi helyzet ismeretében minden előrelátható lehetőséget figyelembe is vegyenek. Ennek a tudomásszerzésnek a megtörténését biztosítja a légvédelmi jelzőszolgálat.

Határon belül — határon túl.

A légvédelmi jelzőszolgálat két részletből tevődik össze: — hazai területen a honvédség figyelőörsei látják el a szolgálatot, külföldi területen pedig a velünk szövetséges viszonyban álló hadseregek végzik.

A szövetséges hadseregek birtokolta területen telepített jelzőszervek már helyzetüknél fogva is igen nagy távolságról jelzik ellenséges erők közeledtét, központjaik az ellenséges gépek haladását ellenőrzik, a gépek típusát megállapítják és ebből a támadás távolságára is vonhatnak le következtetéseket, tehát állandóan szemmel tartják a támadókat és erre vonatkozólag velünk is közölt jelentéseikből az ellenség viselkedésének módját, repülési irányát figyelembevéve, a szükséges intézkedéseket idejekorán meg lehet tenni és a határhoz közeledő ellenséget a légvédelem és légoltalom szervei teljes felkészültségben fogadják.

Hazánk belterületén, a határokon köröskörül és magában az országban is úgynevezett légvédelmi figyelőörsök vannak elhelyezve. A határ mentén ezek az őrsök a határ alakulásától függő legcélszerűbb elrendezésben helyezkednek el, az ország belsejében pedig sűrű hálószerűen és ezenfelül az egyes fontosabb ipartelepek és városok körül gyűrűszerűen is. Ezeknek a figyelőörsöknek a legénysége szünet nélkül, éjjel-nappal, fagyban, esőben, zivatarban, hóviharban, tűző napsütésben fáradhatatlanul figyeli a számára kiszabott légteret. Ez a légtér akkora, ameddig az emberi szem ellát és az emberi fül elhall.

A légvédelmi figyelőörs feladata, hogy minden olyan eseményt, amely a körülötte fekvő földi területen és az afelett lévő légtérben történik, válogatás, kiértékelés és késedelem nélkül, haladéktalanul jelentse annak a légvédelmi központnak, amelynek területén települt. Tehát nem válogat, nem gondolkozik azon, hogy ezt vagy azt a mozzanatot jelenteni kell-e, vagy sem, hanem **azonnal és mindent jelent.**

Az már aztán a honi légvédelmi központ feladata, hogy ezeket a hozzá beérkező, többnyire légvédelmi vonatkozású, de néha csupán földi eseményről szóló jelentéseket kiértékelje és a kiértékelés eredményéhez képest a szükséges intézkedéseket megtegye. A honvéd légvédelmi jelzőközpont a kiértékelt események lényegét, velejét és a megtett intézkedéseket azonnal tovább jelenti az országos légvédelmi központnak. Itt az eseményeket már tágabb szempontból, országos jelentőségüket figyelembe véve vizsgálják meg, és teszik meg a szükséges, most már országos viszonylatú intézkedéseket.

A munka gyorsaságáról azonban ne legyenek ferde elképzeléseink: itt mindenki pillanatok alatt intézkedik és még az országos jellegű rendelkezések kiadásánál is csupán másodpercekről van szó. Ez természetes is, hiszen a felkészüléshez minden szempillantásra szükség van.

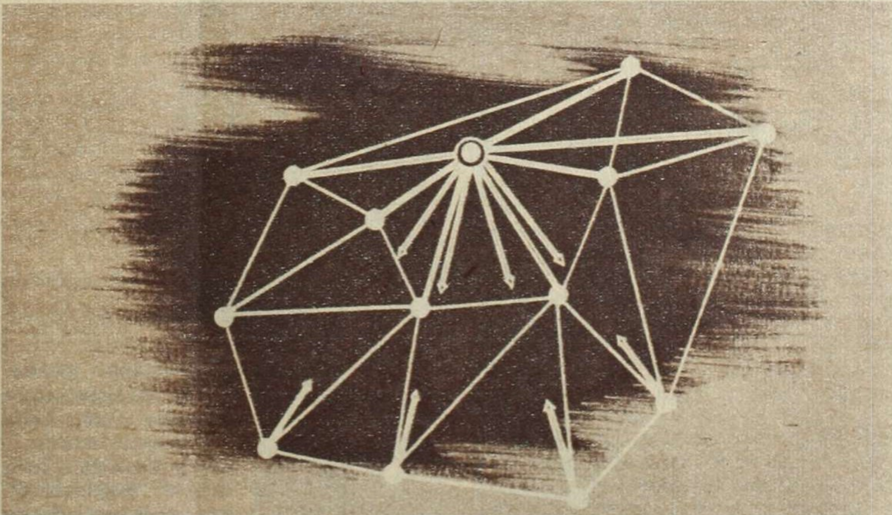
Az országos légvédelmi központ feladata, hogy a legfelső vezetés szerveinek a jelentéseket immár országos szemszögből való megítélés, csoportosítás és megfelelő rostálás után végleges formában jelentse és általában az országban történő minden ellenséges tevékenységről a legfelső vezetést tájékoztassa.

A jelentés útja.

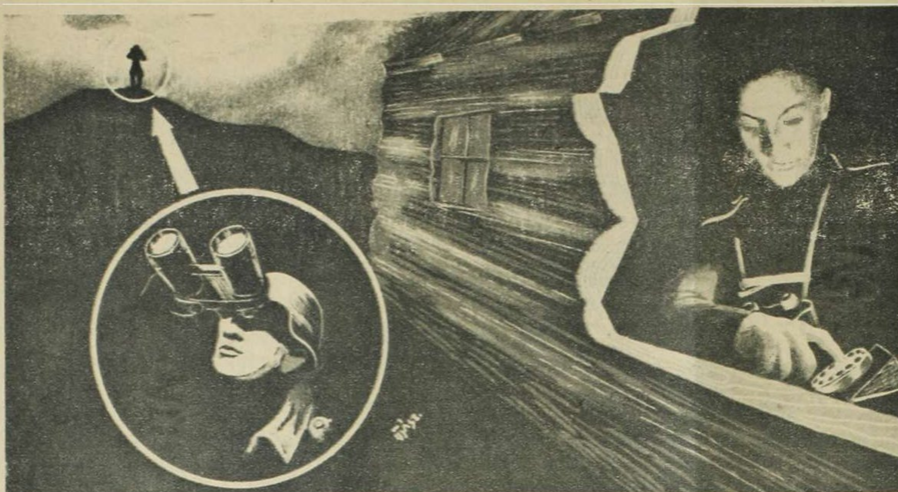
Bizonyára mindenkit érdekel, hogyan történik a jelentés és milyen úton jut el az annyira fontos közlés az őrstől a központba.

A figyelőörs jelentését nem beszéddel, hanem előre meghatározott jelek továbbításával közli. Ettől a rendszertől csak akkor térhet el, ha egészen különleges jelentenivalója akad. A jelentést úgy adja le, hogy tábori távbeszélő készülékén bizonyos jelkulcs-számokat tárcsáz le. Ezek összeállításában a rendszer alapjául az szolgált, hogy a jelentendő repülővonatkozású események általában azonos szerkezetűek és így a hétköznapi egyformaságú jelentések tovább bonthatók bizonyos esemény-részletekre és ezeket az esemény-részleteket is további mozzanatokra lehet bontani. Ezeket a mozzanatokat jelölik a jelkulcs jelei és ezeket a jeleket továbbítja a figyelőörs távirásza egyszerű tárcsázás segítségével a központnak. (Itt a figyelőörs saját, kerületi központjáról van szó, tehát ne tévesszük ezt össze az országos központtal. Az országos központ a már központjaiban kiértékelt, feldolgozott jelentéseket kapja meg és ezek összesítése alapján, az országos helyzetet figyelembevéve intézkedik.)

Rendkívül érdekes az is, hogy milyen módon fut át a postahivatalokon a jelentés. Minden olyan postahivatalban, amelyen a jelentés a figyelőörstől a központjáig való útjában átszalad, van egy készülék, az úgynevezett átváltó. Ez az elmés szerkezet a figyelőörs tárcsázása következtében hozzájutó árammegszakítások hatására bontja a postahivatal összes helyközi beszélgetéseit, hogy a vonalat a honvédelmi szempontból elsődleges fontosságú jelentés számára szabaddá te



A légoltalmi központok állandó összeköttetésben állnak egymással és az országos központtal



A figyelőőrs vezetője figyeli a légteret, a távirász pedig a jelentést tárcsázza a tábori telefonkészüléken

gye, így a légvédelmi jelentés számára a teljes hálózatot igénybeveszi, majd a jelentés befejeztekor, alig 10—20 másodperc mulva, a jelentés megkezdésekor beszélgetést folytató állomásokat újra önműködően összekapcsolja.

Az ekkép jelek segítségével továbbított figyelőőrs-jelentés az illetékes honvéd légvédelmi központba, annak felvevőjébe jut. Innen bizonyos szerkezetek továbbítják a központ kiértékelőjébe, itt pedig egy nagyméretű falitérképre kerül oly módon, hogy a jelentés részleteit feltűnően és félre nem érthetően mutató kivilágított jelek alakjában jelenik meg a térképnek azon a részén, amely a történés helyének és időpontjának megfelel, vagyis ahonnan a figyelőőrs jelentett.

Van ezenkívül a jelentések továbbítására egy másik technikai megoldás is; a figyelőőrs az előbb leírt átváltó készüléket nem veszi igénybe, hanem egy alközpontnak jelent, amely az őrs vagy őrsök jelentését gyakran összefoglalva, megfelelő híradóeszközzel továbbítja a honvéd légvédelmi központnak.

A figyelőőrsök az előbb említett módon mindenfajta, érzékeikhez eljutó légi vagy fontosabb földi eseményt jelentenek, ezenkívül naponta többször közlik a légterükben uralkodó időjárási viszonyokat is. Szinte felesleges arról írnunk, hogy naponta többször, előírásszerűen ellenőrzik a vonalat és a figyelőőrs működését is.

Tehát a figyelőőrs a repülőgépet észleli, majd felderíti és az így kapott adatokat jelenti. A figyelőőrs emberei ugyanis kiképzésüknél fogva is nem csupán repülőgép jelenlétét tudják megállapítani, hanem a gép típusát is — gyakran megfelelő segédletek igénybevételével — megállapítják. Így a központ a berepülő gépek számáról, nagyságáról, amennyire lehet, pontos típusáról is tudomást szerez, a repülési irányon, magasságon stb., meghatározott fontos adatokon kívül.

Hogyan dolgozik a légvédelmi központ?

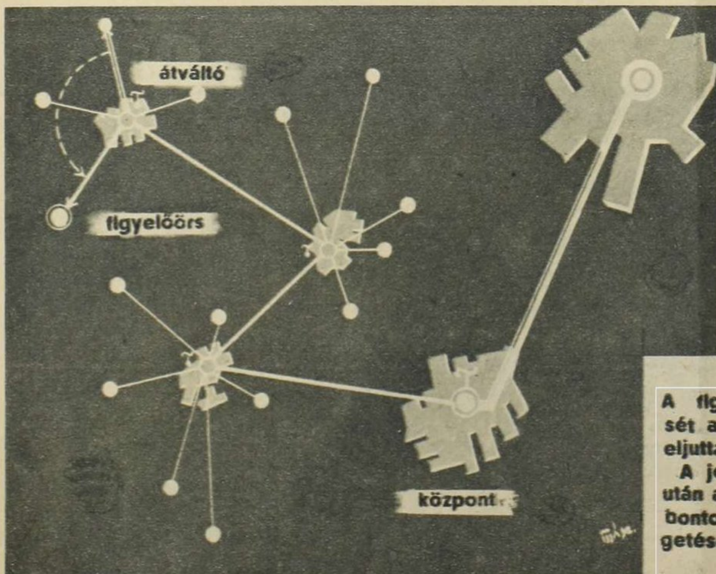
A figyelőőrs tehát a jelentés technikai részét végzi, míg a munka szellemi, kiértékelő része már a légvédelmi központ feladata. Itt fut össze a jelzőhálózat minden idegszála: itt értékelik ki az eseményt a különböző jelentések egybehangzó vagy eltérő volta alapján és innen adják ki azokat a közvetlen intézkedéseket, amelyekre a kiértékelés eredményének megfelelően szükség van. Ide futnak be a saját légitevékenységről szóló összes előzetes jelentések, vagyis a saját és szövetséges repülőgépeknek a központ területén várható tevékenysége, mozgása. Ugyancsak innen indulnak ki azok az intézkedések, valamint továbbjelentések és együttműködési közlések, amelyek lehetővé teszik az ellenséges erők hatásos leküzdését, vagy az előre bejelentett saját erők tevékenységét biztosítják. És ugyaninnen indulnak az országos központ felé az összes jelentések, amelyek a nagy, országos szempontok által irányított munkához szükségesek. Mindez légvédelmi jellegű tevékenység volt, de ezenfelül még a központ feladata a légoltalmi közlések megtétele, hogy a polgári közületek és a lakosság a szükséges önvédelmi intézkedéseket megtehesse. Így a központ mindazokat a közületeket, amelyeknek fontossága hadi vagy más szempontból az átlagosnál nagyobb, külön vonalon a rádió riasztásától függetlenül is értesíti a berepülési stb. légi veszélyről és a riasztások különböző fokozatainak (légiveszély, zavarórepülés, légiriadó) elrendeléséről.

Az országos központban.

Valamennyi honvéd légvédelmi központ az országos légvédelmi központtal áll közvetlen kapcsolatban. Ide jelenti haladéktalanul figyelőőrseinek kiértékelt jelentését, innen kapja meg a fontosabb parancsokat. Az országos központ — ez már nevéből is kiderül — tehát nem helyi, körzeti vonatkozású ügyekkel foglalkozik, — székhelyétől függetlenül — hanem országos vonatkozásban értékeli ki a jelentéseket, tájékoztatja a legfelsőbb vezetést, elrendeli a teljes mértékű riasztást és szolgáltatja a megfelelő adatokat az ország vadászvédelmének irányítására.

A központ lelke: a kiértékelés.

A központ munkájában legtöbb figyelmet követel és éppen ezért a legmegfeszítettebb idegmunkát jelenti és mindennek tetejébe még a legnagyobb felelősséggel is jár a kiértékelés. Óriási követelményeknek kell eleget tennie a kiértékelő tisztnek. Hiszen mikor a saját repülőgépeknek biztosít teljes biztonságot a bejelentett útvonalon és a repülés idejének egész tartamára, nem csupán a rábízott gépeket, a nemzeti vagyonnak értékes és gyakran nehezen pótolható részét, hanem a gép személyzetének, bajtársainak életét is óvnia kell és ezért, nem csupán a haditörvényszék, hanem saját lelkismerete előtt is felelős. És ugyancsak ő felelős a világ és önmaga előtt azért is, hogy ellenséges berepülés alkalmával vajjon megtett-e minden lehetőt, hogy az ellenséges támadást leküzdhessék, meghiusíthassák, vagy támadásának hatását csökkentsék. És ugyancsak ő felelős mindazért az anyagi kárért és emberéletért, ami az ő hibás intézkedése, vagy éppen nem-intézkedése következtében megsemmisült. Még ha eltekintünk ezektől a felelősségteljes vo-



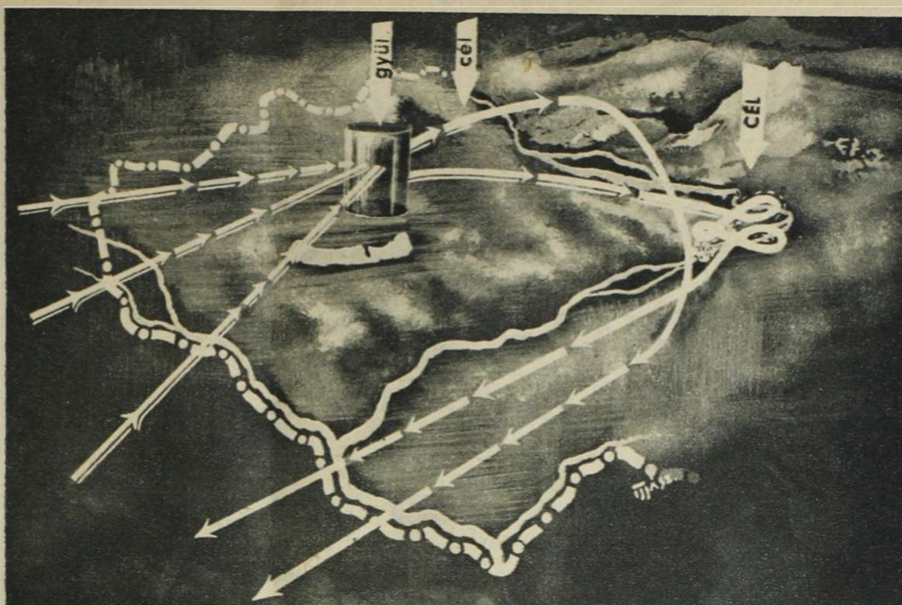
A figyelőőrs jelentését az átváltókészülék eljuttatja a központba A jelentés átfutása után a készülék a szétbontott magánbeszélgetéseket ismét összeköti

natkozásoktól, átlátjuk, hogy a kiértékelés, mint agymunka is nagy rátermettséget, kombinatív készséget, logikus gondolkodást és nagy tapasztalatot kíván. Ismernie kell az ellenség képességeit, lehetőségeit, de szokásait is, sőt figyelembe kell vennie a jelentések olyan ki nem küszöbölhető hibáit, amelyekről nem is a jelentést tevő, hanem rajta kívül álló tényezők és körülmények (időjárás, vonalhiba stb.) tehetnek. Számolni kell a várható eseményekkel, figyelembe kell venni a megteendő intézkedés következményeit, sőt e mérlegelés eredményeként bizonyos felelősséget is kell vállalni azért az intézkedésért, amely ha nem is az előírás betűjének, de szellemének megfelel és a kiértékelés alapján szükségesnek adódott. Mert vajjon érdemes-e például az ország legtávolabbi zugában a kiértékelés szerint minden támadó szándék nélkül átrepülő gépek miatt az egész ország lakosságát azzal nyugtalanítani, hogy a rádió leáll? Nagymértékű s főleg tapasztalattal megszerezhető kritikai tudással kell bírnia a kiértékelő tisztnek, amikor az egymásnak látszólag ellentmondó, de csak az ugyanazt az eseményt jelentő szervek különböző térbeli elhelyezéséből adódó más-más tartalmú jelentéseket kell elbírálnia. De ugyanígy sok szempontból kell mérlegelnie elhatározását, amikor helyi vagy országos viszonylatban a riasztás valamelyik fokát el kell rendelni.

Riasztás.

Célja, hogy légvédelmi, tehát aktív katonai jellegű, vagy légoltalmi, vagyis passzív polgári jellegű intézkedéseket váltson ki. A légvédelmi riasztás még messze a légoltalmi riasztás előtt a légvédelmi tüzérséget és a vadászrepülő erőket készíti elő. Erről még később szólunk.

A légoltalmi riasztás közvetlen vezeték útján értesíti a központból az átlagosnál nagyobb fontosságú közületeket, üzemeket, ipartelepeket, városokat, községeket. Maga a központ nem tudja területének minden pontját így riasztani, hanem csupán az úgynevezett riasztófejállomásokat értesíti. Ha az ellenség támadási iránya, kötelékének nagysága és más körülmények alapján az országos központ úgy véli, hogy nem csupán a riasztófejállomásokat, de az országnak a támadás irányába eső legkisebb közületeit (község, tanya stb.) is riasztani kell, a kellő időben parancsot ad, a jelzett területre vonatkozó riasztó parancsnak rádión való közlésére. A rádió ugyanis beszünteti adását az ellenséges gépek közeledtére, hogy ekkép iránymérések végrehajtását lehetetlenné tegye. A riasztó tiszt intézkedésére a rádióadót antennára kapcsolják és a riasztójelentésben alá-húzott körzet és a meghatározott riasztási fok jelzésével a bemondó közli a parancsot.



Egy képzelt légitámadás a figyelőjelentések tükrében. A központok által jelzett útvonal az országos központban szemléltetően adja a légi helyzetképet. A gépek több útvonalon berepülve, adott légtérben gyülekeznek, majd két célpontot támadnak. Az átrepülés más útvonalon történik

Ha az ellenséges erők a riasztott körzeteket olyan, rendeletileg meghatározott távolságra hagyták el, hogy visszatérésük egyelőre nem valószínű, a honvéd légvédelmi központ vagy az országos légvédelmi központ feloldja az egyes területek riasztását, ugyanúgy, ahogyan riasztott, tehát a riasztófejállomásokat vonalas összeköttetéssel, a többi helyet rádiós közléssel. (Így közlik a Légoltalom pihenj! vagy Légi veszély elmult! parancsot.)

A vadászrepülő erők irányítása.

A légvédelmi tüzérség mellett a támadó ellenséges erők leküzdésében a vadászrepülőknek van legnagyobb jelentőségük. Ezekkel az erőkkel, bevetésükkel, irányításukkal az országos központ vadászirányító része rendelkezik. Ez az irányítás nem csupán addig tart, amíg repülőtereiken a vadászok telefonnal is elérhetők, hanem rádió útján, repülés közben is. Rádióparancsban közlik a vadászokkal az ellenség helyzetét a befutó figyelőjelentések alapján, az ellenfél erejét, típusait, alakzatát, tagozódását, általában minden olyan adatot, amire a légiharcban szükségük lehet. Éppen például a típus megadása máris támpontot ad a vadászrepülőnek arra vonatkozólag, hogy milyen irányból, milyen távolságról támadjon, honnan érhet el legnagyobb sikert. Ugyanígy az országos központban a vadászirányítás állandóan tudomással bír a bevetett vadászok helyzetéről, harcairól s így szükség esetén újabb erők bevetését is elrendelheti.

A szövetséges hatalmak együttműködése.

Az együttműködés a szövetséges hadsereg légvédelmi központjai között éppen annyira fontos, mint amennyire lényeges, hogy az egyik központ területén lejátszódó eseményekről a szomszédos központok is késedelem nélkül értesüljenek, hiszen lehet, hogy ugyanaz a tevékenység perceken belül már a szomszédos körzetben folytatódik. A politikai határok nem lehetnek hadifontosságú jelentések késedelmének okozói és az eddigi berepüléseknél is ez igazolódott, amikor az illetékes honvéd szervek már jóelőre értesültek az ellenséges erők közeledtéről, pedig az ellenséges kötelékek még csak a tengerpart közelében jártak. Ez az együttműködés annyira kielégítő, hogy a magyar polgári lakosságnak ez legnagyobb mértékű megnyugvására szolgálhat.

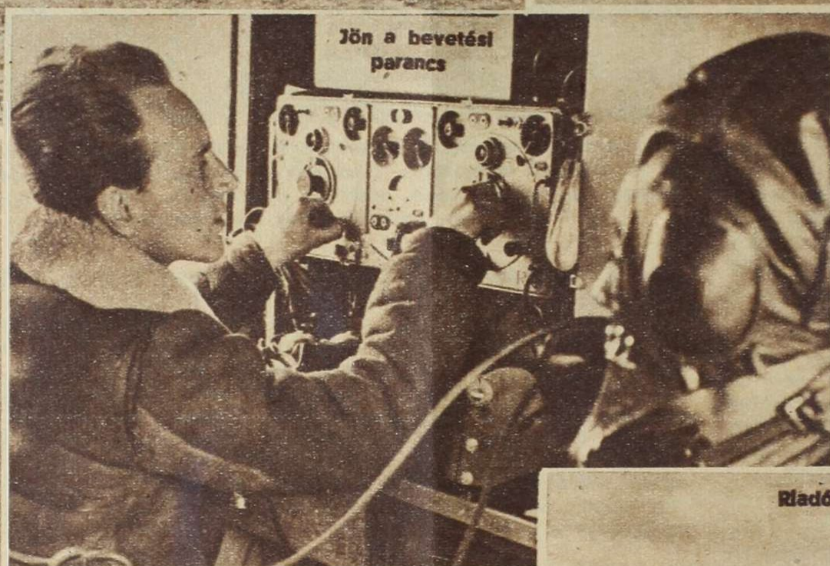
Az együttműködés esete az is, amikor valamelyik rádióállomás szövetséges felkérésre beszünteti műsorsugárzását. Ha például a magyar határhoz közeledve, az országot nem érintve, Németország ellen légitámadás folyik, előfordulhat, hogy német felkérésre a rádió sugárzását az országos központ megszünteti. Közepes távolságokra, 2—300 kilométerre ugyanis a középhullámú rádióadók is alkalmasak iránymérésekre, már pedig semmi szükség arra, hogy az ellenségnek a területünk vagy szövetséges terület felett való tájékozódást megkönnyítsük. Ugyanez fordulhat elő fordított viszonylatban is.

Ilyen esetben, amikor a rádió az »adás bizonytalan időre való beszüntetése« után, tehát a sugárzást megszüntetve, semmiféle riasztást vagy légiveszélyt nem közöl, a közönségnek nincs semmiféle aggodalomra vagy készülődésre oka. Az ország területe ellen irányuló támadásról mindaddig nincs szó, amíg a rádió valamely területre vonatkozólag légiveszélyt, zavarórepülést vagy légiriadót nem közöl.

MAGYA
A FŐVÁROS



Készültségben a hajózó személyzet



Jön a bevetési parancs



Riadó!



VADÁSZOK VÉDELMÉBEN





A századparancsnok szerelője jelt ad a motorok indítására

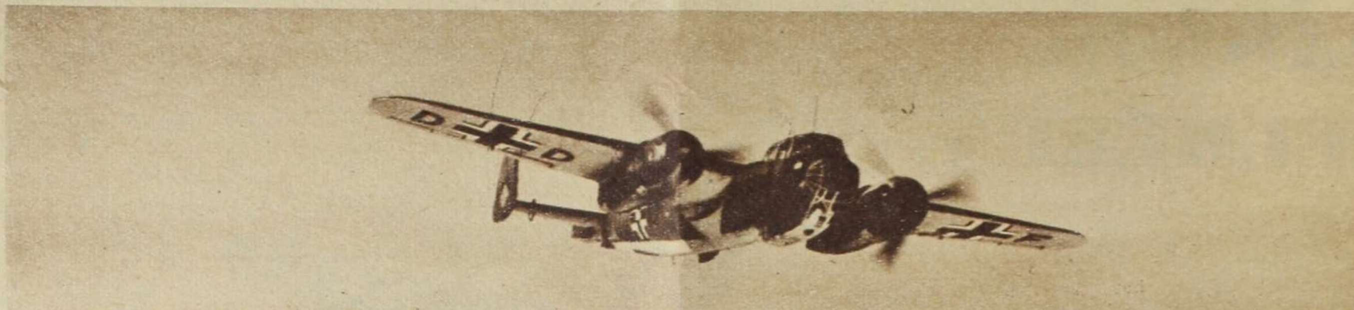


Rövid percek alatt történik minden





A pilóta beugrik a gépbe



REMÉNYTELEN BEVETÉS

Väth német haditudósító nyomán

Az égbolt szürke egyhangúsággal borult a végtelennek tetsző tenger fölé. A ködös, párás levegőben, — a leszálló alkony még feketébbé tette ezt, — úgy látszott, mintha a tenger és az égbolt egyetlen sötét tömeggé olvadt volna össze. Az alacsonyan lógó, esőtől terhes felhők alatt öt német repülőgép rohant dörgő motorokkal célja felé. A beálló éjtszaka egyszerre teljesen elnyelte őket.

A Do. 217-esek alig pár méterrel a víz színe felett szálltak, a magasságmérő 5—10 méter között ingadozott. Mint sötét és fenyegető árnyékok suhantak villámsebesen és biztosan előre, szinte súrolva a morajló hullámok fel-felcsapódó taraját. Teljesen elsötétítve, semmi fény nem szűrődött ki róluk és úgy belevesztek a fekete háttérbe, hogy ezer figyelő szem sem tudta volna felfedezni őket. Motorjaik zaja úgy beleolvadt a tenger zúgásába, hogy emberi fül nem hallhatott semmi különlegeset. Pedig hány szem és fül figyelt megfeszített igyekezettel a Csatorna másik partján! Ők pedig háborítatlanul törtek céljuk felé, egy angol hajókaraván irányában, mely óvatosan húzott a szigetország keleti partja mellett délnek. Hirtelen és váratlanul lepték meg áldozataikat, gyorsabban és kivédhetetlenebbül, mint az orkán.

A gépek pillanatok törtrésze alatt kiválasztották zsákmányukat és mint a vércsék csaptak le rájuk. Magasságuk ekkor már jelentős volt, mert a hajókaraván megpillantásakor felhúztak mintegy ezer méterre. Ebből a magasságból már elegendő terük volt a ráfordulásra és a siklótámadás végrehajtására.

A teherhajók, mint piszkosszürke árnyékok úsztak alattuk és a kötelék jobbszélén repülő gép fordulóba kezdett, hogy rázuhanjon áldozatára. A nagy sötétségben csak az utolsó percben vette észre, hogy a vezérgép is kivált a zárt kötelékből és támadásra indult. Hogy az összeütközést elkerülje, a pilóta magasba rántotta gépe orrát és a vezérgép felett surrant el. Ezzel a kitérővel elvesztette támadási lendületét és mire negy fordulót leírva újból rárepült a célra s a bombacélzó szeme előtt ismét teljes nagyságban megjelent a kiválasztott hajó, az alattuk levő kép, de köröskörül a levegő is teljesen megváltozott! Az eddig sötét árnyékként úszó hajók tűzokádó sárkányokká váltak, légvédelmi ágyúk torkolattüzei villantak szünet nélkül fedélzetük minden pontján, a gépek körül pedig a szétpattanó gránátok vörös tűzrózsái nyíltak. A pokol kezdődött egyszerre a gépek alatt és körülöttük! A vörös robbanások, vakító torkolattüzek és a gépágyúk nyomjelző lövedékeinek fénycsíkjai pillanat alatt nappali világosságot teremtettek a sötét éjszakában. Az egész hajókaraván, mint egy megsebzett vadállat, küzdött őrjöngő dühvel a rátámadó ellenfél ellen. Félelmetes volt a tömör tűzfüggöny, de még félelmetesebb volt, hogy az ágyúk döreje egyáltalán nem hallatszott, mert ezt elnyomta a motorok zúgása. A halál némán tombolt körülöttük! Ismerték már valamenyien jól, hiszen nem először jártak ellenség felett. De ilyen könyörtelen közelségben még sohasem érezték magukhoz!

Szinte képtelenségnek látszott ebben a pokoli színjátékban egyenesen vezetni a gépet és még elképzelhetetlenebbnek, hogy támadni lehessen. A gépek törzsén és szárnyain jégesőként kopogtak a gránátszilánkok és a robbanások ereje meg-megdobta őket. A jobbszélső gép, mintha egyszerre valami túlvilági erő ragadta volna meg, orrára állt és zuhanni kezdett lefelé. Az elhárítás mind vadabb lett és a gép egyenesen a tűz magjához közeledett. A pilóta az utolsó pillanatban cselekedett, mikor már csak 30 méterre lehettek a hajók felett és ismét ura lett gépének. A magassági kormány állításával sikerült viszonylag egyenesbe jönnie. Ezzel egyidejűleg azonban mintha egy óriás keze sujtott volna le, a gép minden izében recsegve balra csúszott és csak az oldalkormány legnagyobb foku jobbra való nyomásával sikerült a szörnyű erőt kiegyensúlyoznia. A gép nagy ívű kanyarral igyekezett kikerülni ebből a pokolból és amilyen hirtelen belekerült, olyan hirtelen sikerült kivonnia magát az elhárítás tüzéből. Egyszerre áthatolhatatlan sötétség borult ismét rájuk és csend lett körülöttük.

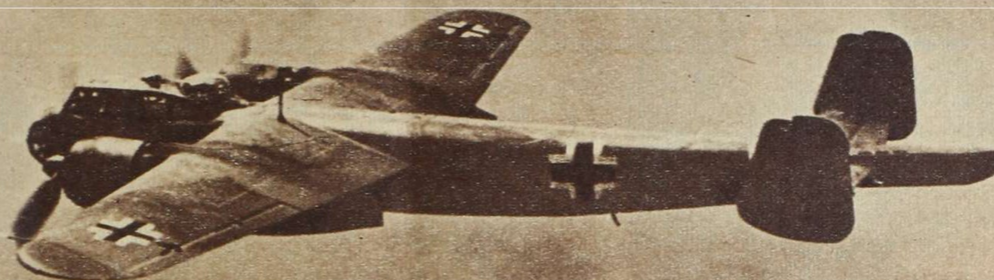
A gép azonban bizonytalanul és sebesülten fúrta magát előre az éjtszakában. A pilóta megpróbált ura lenni a kormánynak, de valamennyi kormányberendezés többe-kevésbbé megrongálódott. A magassági kormány csak egészen keveset engedelmeskedett a kormánybot mozdulatainak. A jobb oldalkormány teljesen kiesett. A pilóta úgy érezte ezeket a sérüléseket, mintha a saját testén esett sebek lennének. Hallgatott, a többiek eleget sejtettek. A kormányvezetékek majdnem mind szét voltak roncsolva és a gép további irányítása csaknem kizártnak látszott.

Csodával határos módon, mégis repültek tovább! Minden fölösleges és hirtelen mozdulatot kerülve kezdte a pilóta felfelé húzni a gépet, úgy, hogy a magassági kormányt a lehető legkönnyedébben fogta. A sérült kormány csekély játékát lehelletfinoman igyekezett gazdaságosan kihasználni. Minden méter, amit most nyertek, nélkülözhetetlen tartaléknak kellett a továbbiakra. A hazai repülőterek még messze voltak! Már kizárólag csak a motorokban bíztak. ezek változatlan erővel vitték tovább a gépet. A pilóta mereven figyelte a műszertáblát és minden tudását összeszedte, hogy kézben tartsa ezt a bonyolult és csodálatos szerkezetet. A magányos bombázó a sötét éjtszakában, háborgó tenger felett, ezer akadályon át igyekezett célja felé, rábízva személyzete ügyességére és a sors jóindulatára. Kis fekete pont volt a gép a végtelen ürességben és csak a rádióhullámok láthatatlan hídja kötötte össze a földdel. De ez a híd bármikor semmivé válhat! A rádiós ujjai szünet nélkül kopogtak a rövidhullámú adó billentyűjén. Válasz alig-alig érkezett, csak éppen annyi, hogy az irányt tudták tartani.

Vajjon hol lehetnek a többiek? A gépek már régen elszakadtak egymástól és a pilóta csak a sötét semmit látta maga előtt. Fogait összeharapva vezette gépét. Életért repült, nemcsak a saját, hanem az egész személyzet életéért. Összehúzott szemei mind mélyebb sötétségben tapogatództak és élete legnehezebb vakrepülését hajtotta végre. A vezetőfülkében csak a foszforral bevont műszerek kísérteties fénye imbolygott és ezeken a műszereken függött a sorsuk.

Ebben a pillanatban a mechanikus elálló lélekzettel kapta fel a fejét. A jobb motor hangja mintha más lenne, mint eddig. Az egyenletes zúgás helyett akadozó, ki-kihagyó zajjal járt a motor. A pilóta is észrevette és azonnal a legnagyobb takarékossággal működtette. A fordulatszám lassan visszaesett. Némán számoltak: százhuszonegy, száztizenkilenc, száztizenhét... Nem volt több remény! Megtették az előkészületeket a lőszer és a fegyverek kidobására. Mintha maga az ördög keze lett volna a dologban, egyszerre kétméteres, vérvörös láng tört elő a jobb motor kipuffogóján. A tűz átugrott a motor duraluminiumburkolatára, továbbkúszott az olajhűtő felé és nagy fénnyel világította meg a vezetőfülkét. A pilóta azonnal leállította a motort, a légcsavar megszünt forogni és a tűz befulladt.

Ugy látszott, hogy mindennek vége. A nehéz bombázó csaknem kormányozhatatlanul, egy motorral olyan volt a sötét


Egyedül a tenger felett

végtelenségben, mint egy szélsodorta falevél. Mivel a jobb motor kiesését nem lehetett a kormányokkal megfelelőképpen kiegyensúlyozni, a gép egészen különös pályán repült. A helyes irányt nem lehetett tovább tartani és már csak abban reménykedtek, hogy nincs messze a part. A helyzet kilátástalannak látszott!

Minden repülőtudásukat összeszedve igyekeztek a sérült gépet még a levegőben tartani, bármelyik percben készen a gép elhagyására. Idegfeszítő várakozás közben fogytak lassan-lassan a kilométerek. A gép és ember utolsó erejét adta ezekbe a kilométerekbe. Sebességük egészen lecsökkent, már attól kellett félniök, hogy a sebességet vesztve zuhannak le, az irány helyességében nem bizhattak és bár minden percben készen kellett lenniök a kiugrásra, mégis egész alacsonyan repültek, hogy az esetleg feltűnő partot észrevehessék.

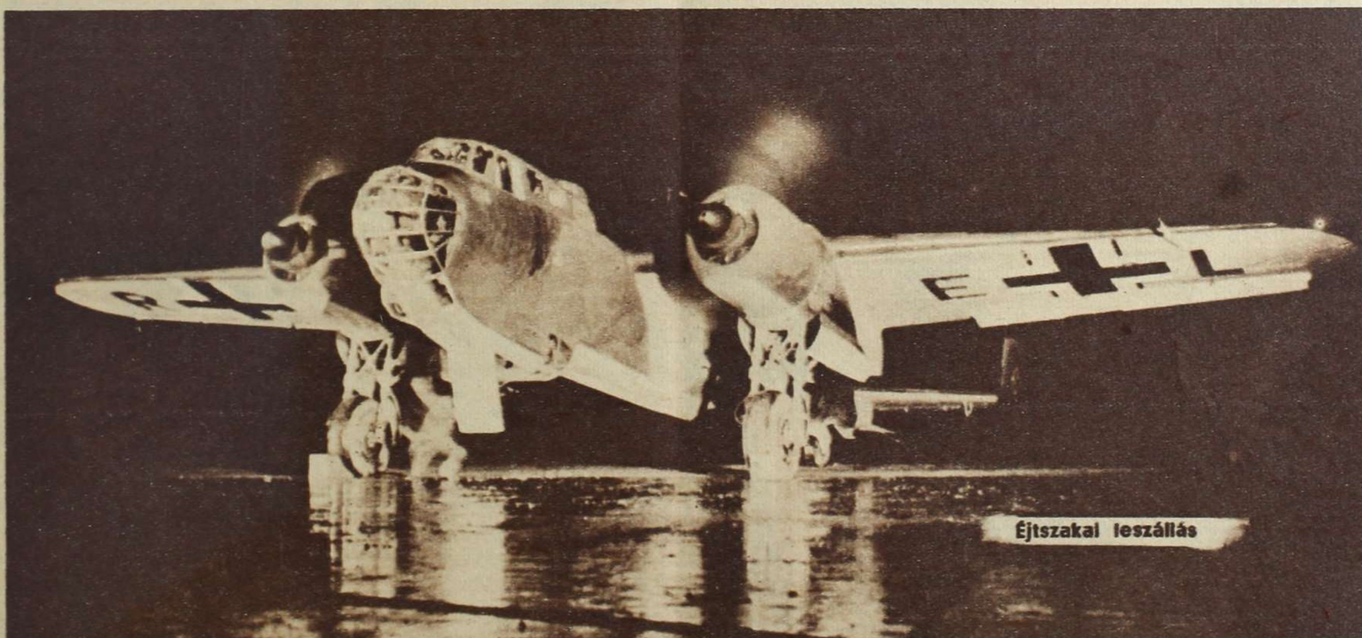
De a repülőszerencse most sem hagyta el őket. Egyszerre váratlanul egy fényszóró sugárkévéje szökött fel előttük és megvilágította a felhők alját. A partnál voltak! Az árva fénycsík villanása újult erővel töltötte el valamennyiüket és úgy érezték, hogy megnyerték a versenyfutást a halállal. Pedig még hátra volt a dolog nehezebb része! Vaksötétben leszállni sérült géppel, ez olyan feladat, mely nagyobb ügyességet és szerencsét követel, mint az eddigi egész repülés. Most már nem is gondoltak kiugrásra, céljuk az volt, hogy a gépet hazavigyék és viszonylag épségben szálljanak le.

Kettőzött figyelemmel meredt a pilóta előre és a megerőltetéstől előbb még lecsukódni akaró szemei ismét élesen fürkészték az alattuk elsuhanó terepet. A rádiósnak sikerült irányítást kapnia és repülőterüknek a közelben kellett lennie. Egészen alacsonyan, mintegy 100 méterre repültek a föld felett és egyszerre megpillantották repülőterük ismerős fényeit. Meg voltak mentve! A pilóta óvatosan ráfordította gépét a leszállóhelyre és lassan süllyedni kezdett. Simán azonban itt sem ment minden. Utolsó pillanatban vették észre, hogy a leszállómezőn éppen visszatért gépek állnak. A pilóta kétségbeesett igyekezettel rántotta meg a magassági kormányt és a gép engedelmeskedett. A már halkuló motor ismét felbőgött és a gép nehézkesen fordulóba kezdett, hogy szabad leszállóhelyet keressen. A kormányok alig fogtak, a pilóta olyan erővel húzta őket, hogy a kormányvezetékek majd elszakadtak és őrült sebességgel közeledtek a földhöz. Nem volt már idő a kilebegtetéshez, a futók a földhöz ütődtek és a rettenetes megterheléstől szinte felnyögtek. De a gép a földön volt! Hosszan gurultak és zökkenve álltak meg, a repülőtér szélét szegélyező sövénybe akadva.

A legénység kiszállt. Sápadtak voltak, mint a kísértetek és támolyogtak. Meg-megroggyanó térdekkel, fáradtan és szótlanul mentek a parancsnoki épület felé.

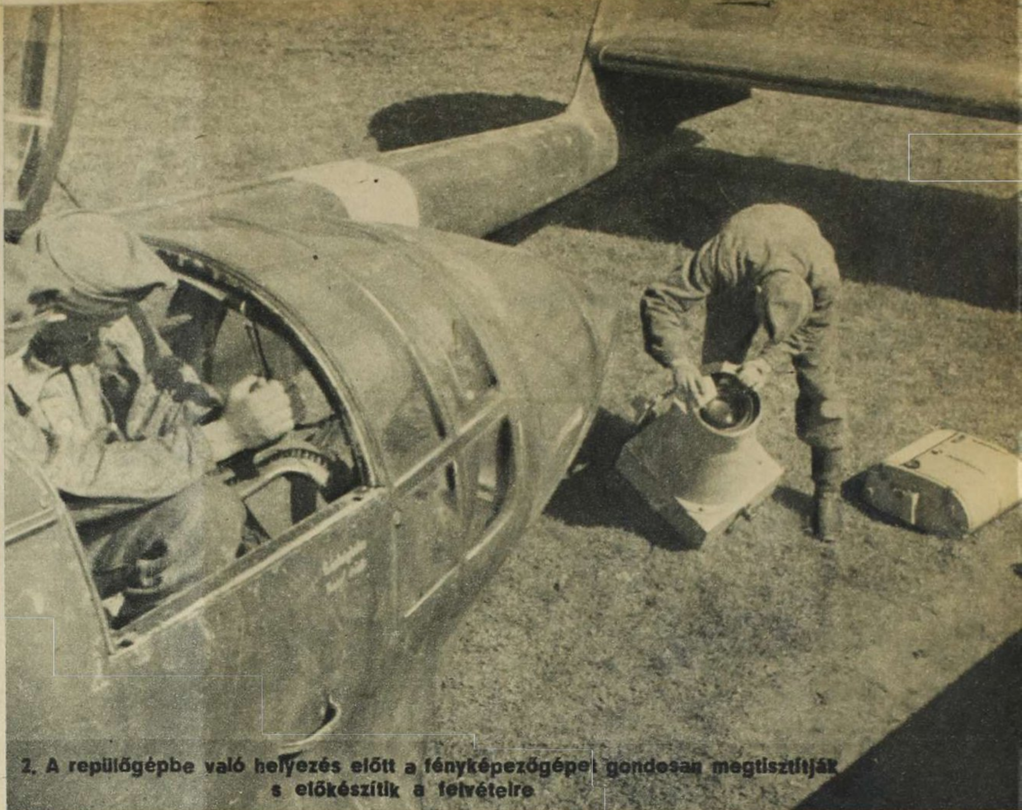
Tisztelegtek és a pilóta mindössze három rövid mondatban jelentkezett.

st—gy


Éjtszakai leszállás



1. Fényképész-szerelő viszi a frissen töltött filmkazettát a repülőgéphez



2. A repülőgépbe való helyezés előtt a fényképezőgépet gondosan megtisztítják s előkészítik a felvételre

MAGYAR KÖZELFELDERÍTŐK

3. A hatalmas méretű fényképezőgépet óvatos kezek emelik fel a gépbe





4. A repülőgépben beállítják az időhöz viszonyított zársebességet és fényrekeszt s a meghajtószerkezetet rákapcsolják a repülőgép áramkörére



5. Bevetésről hazatérve az értékes adatokat tartalmazó fényképezőgépet filmkazettával együtt kiemelik a gépből



6. A filmkazetta ismét a fényképészgépkocsiba kerül, kidolgozásra

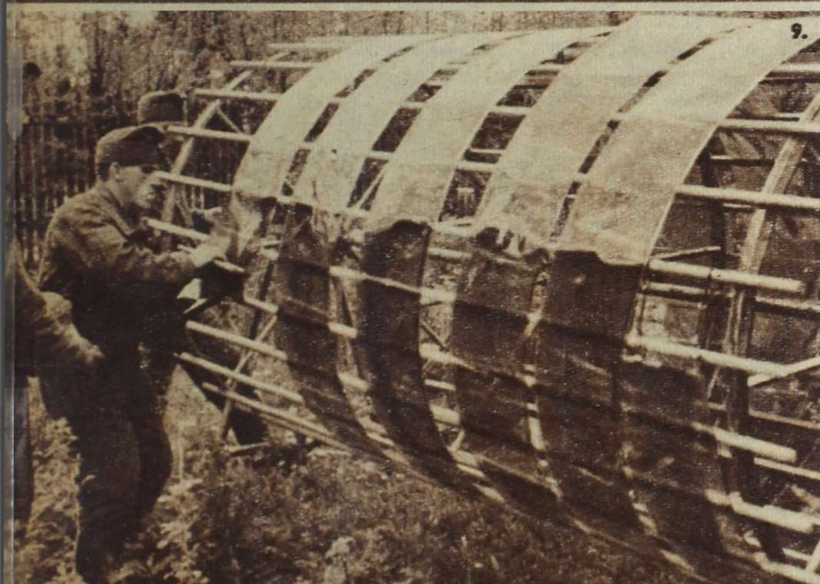


7. Szakavatott kezek különleges készülékekben dolgozzák ki a felderítés értékes anyagát



8. Az adatok gyors felhasználhatósága érdekében a kiértékelők a filmet még nedves állapotban átvizsgálják s esetleges fontos adatokról azonnal jelentést tesznek

A ma háborújának gyorsan változó forgatagában a vezetésnek mindig tájékozva kell lennie az ellenséges arcvonal helyzetéről és várható alakulásáról. Ebben a felelősségteljes munkában vezetőszerepet visznek közelfelderítő repülőink. A nap minden órájában kora hajnaltól késő estig, éles szemmel kutatják az ellenség állásait és utánpótló vonalait. Fényképezőgépükkel kérlelhetetlen pontossággal rögzítik a letagadhatatlan, való helyzetet. A lefényképezett filmtekercset szakképzett földiszemélyzet dolgozza és értékeli ki. Munkájuk pontosságán, lelkiismeretességén és gyorsaságán földi csapataink sikere áll, vagy bukik



9. A gyors kiértékelés után a kidolgozott filmszalagot a szárítódobra csavarják

10. Itt valami van! Nagyítóval vizsgálja a kiértékelő a különleges átvilágító szekrényben futó filmszalagot

11. A kiértékelt fontos észleleteket a térképbe rajzolják be, melyet a parancsnokságnak azonnal továbbítanak

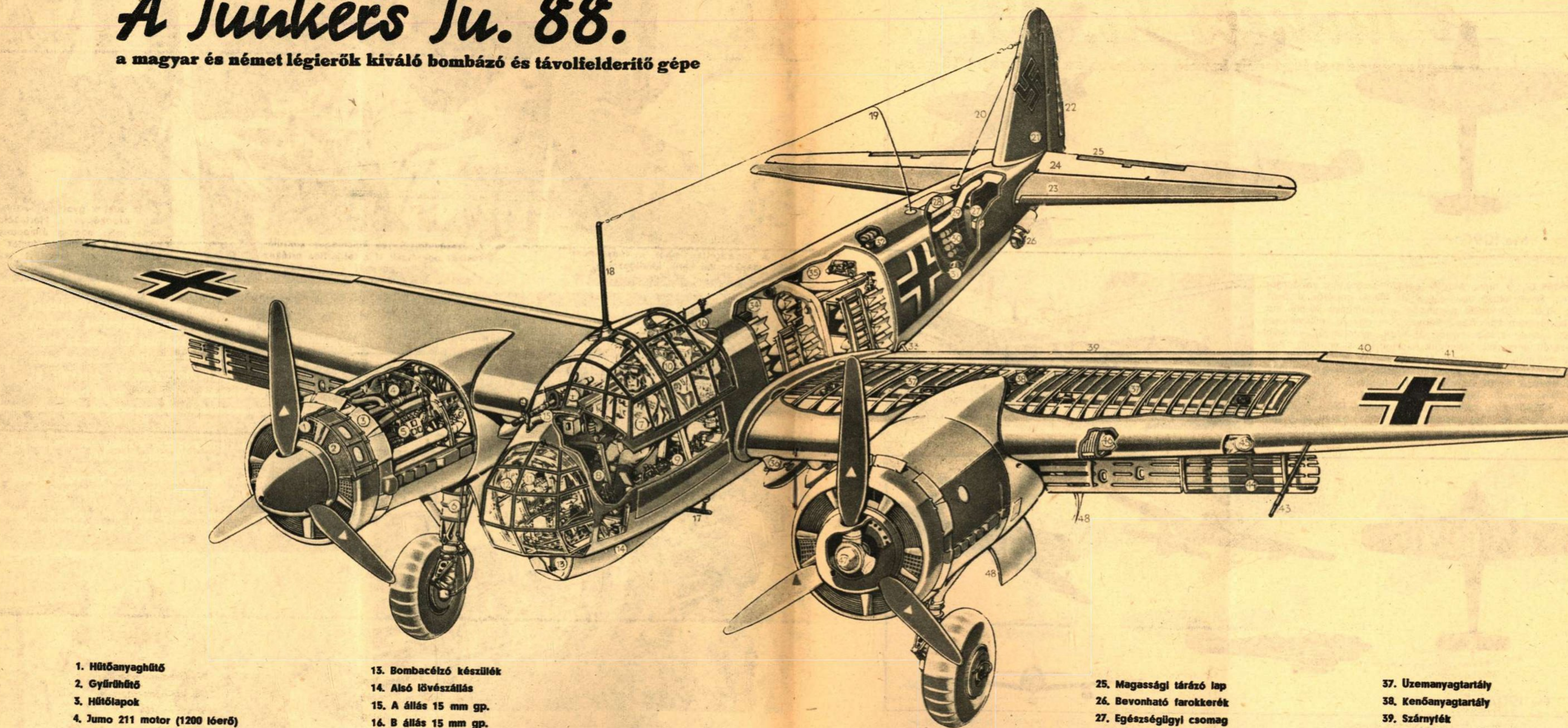




A Junkers Ju. 88.

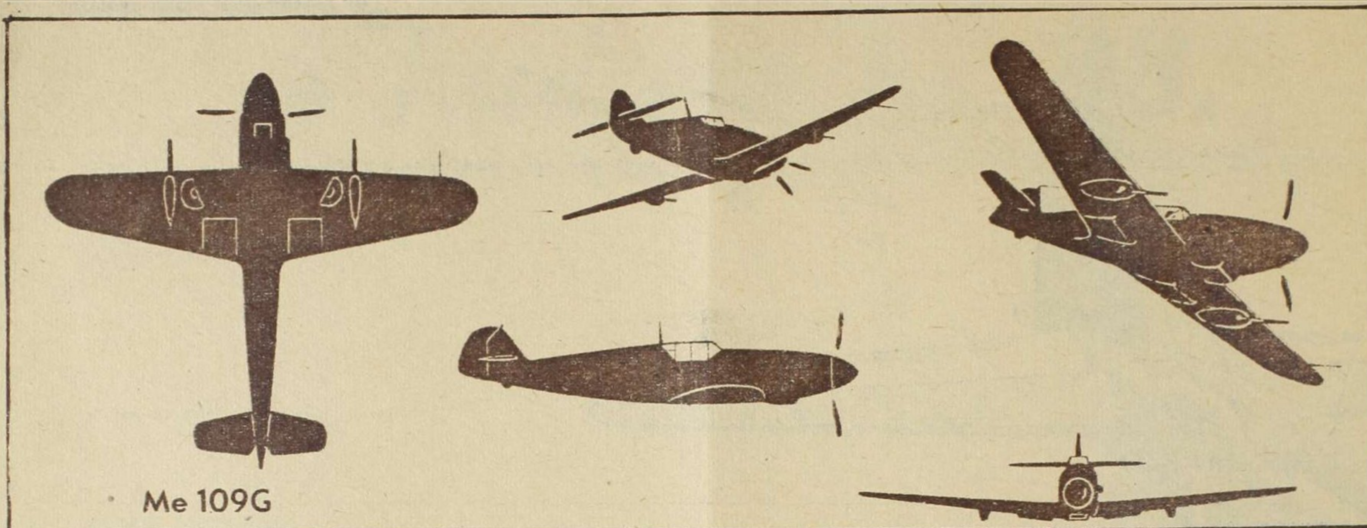
a magyar és német légierők kiváló bombázó és távolfelderítő gépe

(A Junkers-gyár rajza nyomán

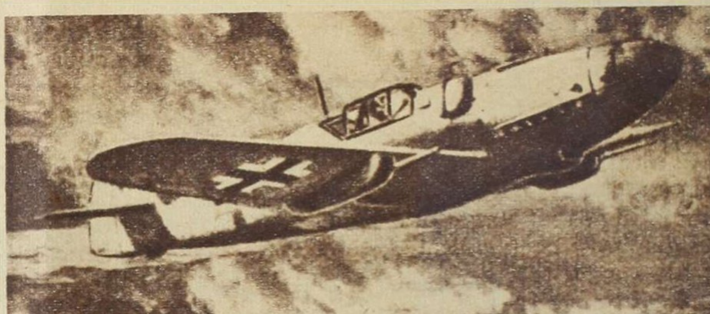


1. Hűtőanyaghűtő
2. Gyűrűhűtő
3. Hűtőlapok
4. Jumo 211 motor (1200 lóerő)
5. Jelző műszerek
6. Bevonható futómű
7. Vezetőülés
8. Kormánybot
9. Szabályozó emeltyű
10. Ledobható vezetőüléstető
11. Világító töltények tartálya
12. Bombasorozatkioldó
13. Bombacélzó készülék
14. Alsó lövészállás
15. A állás 15 mm gp.
16. B állás 15 mm gp.
17. C állás 15 mm gp.
18. Antennaárboc
19. Antenna
20. Szükségantenna
21. Oldaliránycsík
22. Oldalkormány
23. Magassági iránysík
24. Magassági kormány
25. Magassági tárázó lap
26. Bevonható farokkerék
27. Egészségügyi csomag
28. Mentőcsónak
29. Üzemanyagszükségürítő
30. Oxigénpalackok
31. Távirányítű
32. Iránymérő
33. Bevonható antenna
34. Első bombatár
35. Hátsó bombatár
36. Bombafelfüggesztések
37. Üzemanyagtartály
38. Kenőanyagtartály
39. Szárnyfék
40. Csürő
41. Csűrőigazítólap
42. Helyzetlámpa
43. Sebességmérő pitotcső
44. Zuhanófék
45. Fényszóró
46. Jégmentesítő
47. Állítható emelkedésű légcsavar
48. Futóműborítás

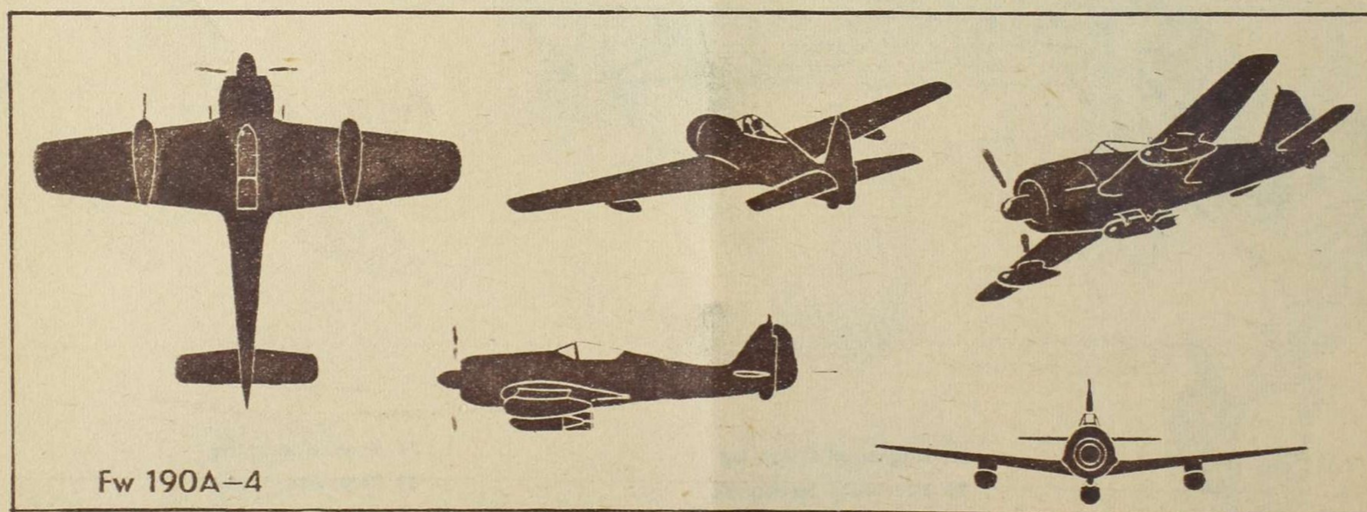
MAGYAR-NÉMET VÉDŐ VADÁSZOK

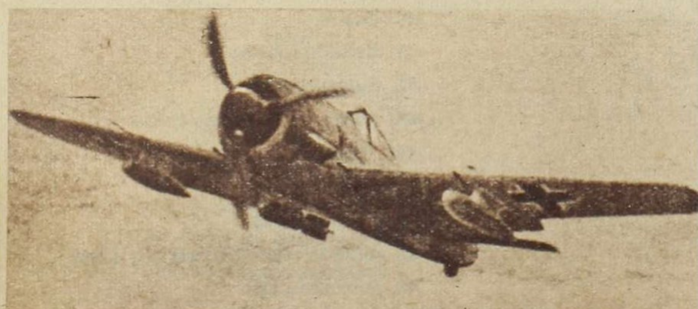


Me-109 G., a híres Me-109 sorozat magassági vadászgep változata, amely előző típusától, a Me 109 F. gépétől, elsősorban az 1350—1520 lóerős magassági teljesítményű DB-605 motor beépítésében különbözik. Fegyverzete egy 20 milliméteres gépágyú, amely a légcsavaron át tüzel (motorágyú), valamint két vezérelt géppuska, ezenfelül a szárnyba is építhető egy-egy 20 milliméteres gépágyú. A gép egyes változatainak túlnyomásos vezető fülkéje van. Legnagyobb sebessége körülbelül 640 km/óra. A 109 G. könnyen felismerhető trapéz alakú szárnyáról, amely a végén hegyesedő lekerekítéssel van ellátva, a baloldalon a motor kipufogócsonkjai fölött kiálló sűrítő szívószájról, a lapos radiátorról a szárnyak alatt és a gép aránylag hosszú törzséről, valamint a jellegzetes Messerschmitt irányfelületekről.



Messerschmitt Me-109 G. vadász

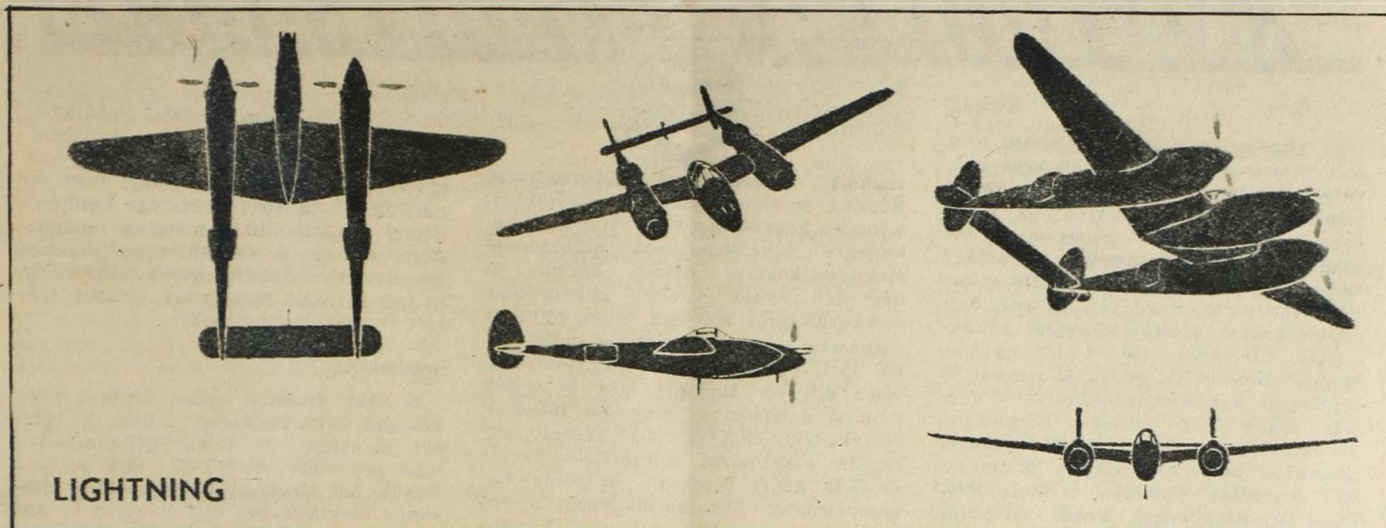


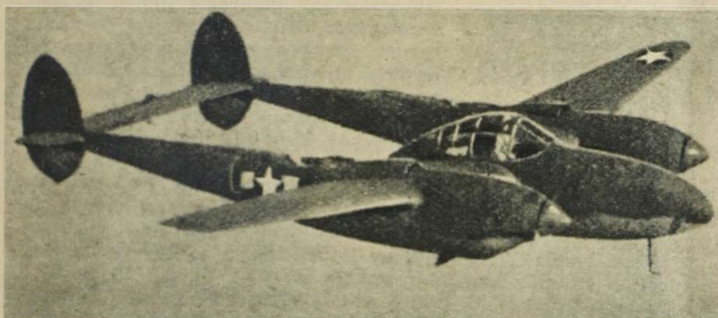


Focke-Wulf 190. vadász

FW-190 A-4. A fordulékonyságáról is ismert, kitűnő Focke-Wulf vadászegyüléses korszerű változata, amelyet ezenfelül akár csak a Messerschmitt gépet, vadászbombázó feladatokra is használnak. Motorja az 1600 lóerős, 14 hengeres BMW 801-D csillagmotor. A gép póttankokkal is használatos nagyszerű hajtóműbeépítése, a külön hűtő légcsavarról nevezetes. A motor mögött a törzs egyenes vonalban keskenyedik az irányfelületéig, ez a sárgarépaszerű alak a gép felismerésében igen nagy segítségre van. A szárnyak trapézalakúak, aránylag elöl vannak elhelyezve, végükön elliptikus lekerekítéssel. Az irány-sík csaknem négyszögletes. A gép fegyverzete igen erős két géppuska és négy gépágyú a szárnyban. Legnagyobb sebessége 6000 méter magasságban, több mint 615 km/óra

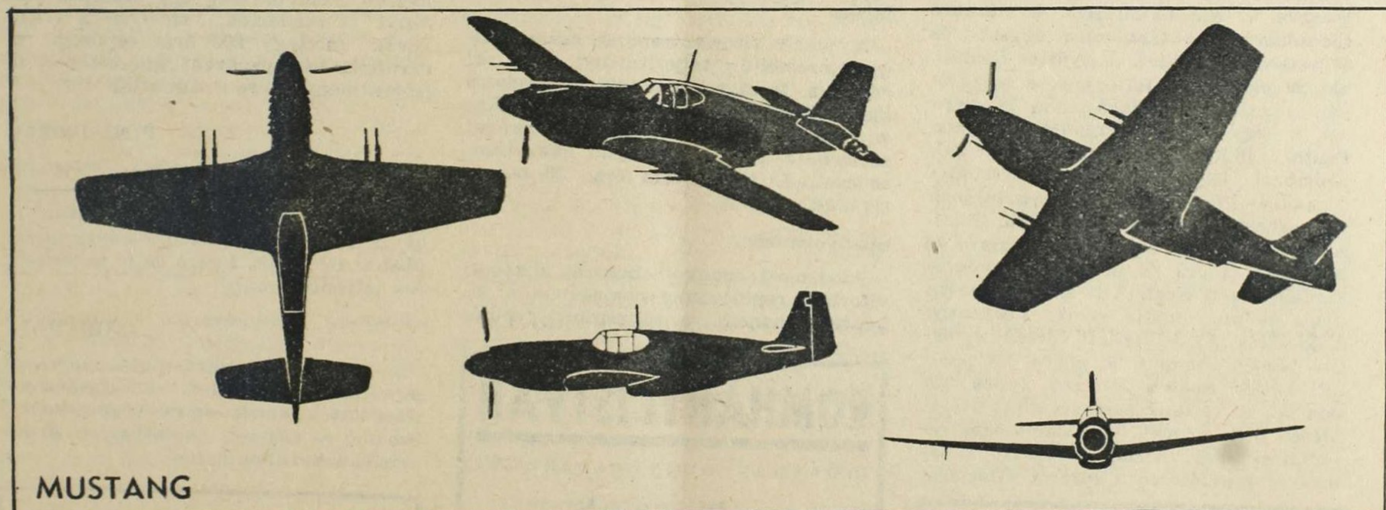
ANGOLSZÁSZ KISÉRŐ VADÁSZOK





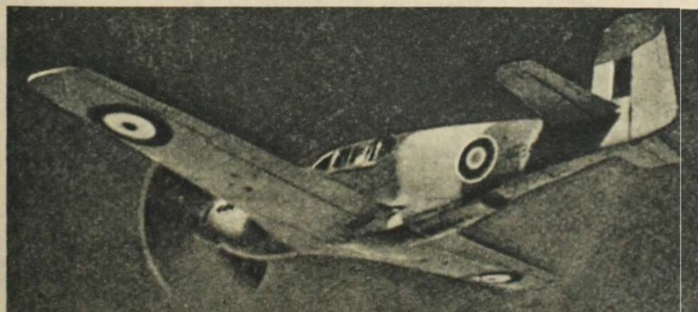
Lockheed P—38. Lightning

Lockheed Lightning (P-38). Az amerikai légitámadások is mert kísérőgépe. Kétmotoros, kéttörzsű gép, motorjai a régebbi típusoknál 1150, illetve 1375 lóerős, Allison vízhütéses sorosmotorok, turbókompresszorral, amelyek a gépnek 570, illetve 610 km/óra sebességet adnak 5500 méter magasságban. Az újabb változatokon 1520 lóerős Rolls-Royce Merlin 61 motorok, amelyekkel a gép legnagyobb sebessége 640 km körül van, 6500 méter magasságban. A gép kifejezetten magassági vadászgép. Fegyverzete egy 23 mm Madsen gépágyú és négy 12.7 mm Colt nehézgéppuska. A gép vadászbombázó változata 500 kg bombát visz, a szárnyközéprész alatt a kísérő gép póttankjai vannak. A gép osztott törzséről könnyen felismerhető, valamint szimmetrikus trapézszárnyáról, hosszú orráról. Aránylag nagyméretű.



North American Mustang (P-51). Főleg a németországi amerikai támadások kísérőgépe. Motorja eredetileg 1150 lóerős Allison sorosmotor volt, újabban a P-51 B. gépben, 1520 lóerős Merlin 61. A régebbi fegyverzete négy drb. 12.7 mm-es és négy drb. 7.7 mm-es géppuska. Az újabb gépé négy drb. 20 mm-es gépágyú. A gép különféle változatai vadászbombázóként, csatarepülőnek (Invader), fotóvadásznak és legújabban magassági vadásznak használható. A legnagyobb sebessége körülbelül 640 km/óra. A Mustang ma az angolszászok legsokoldalúbb vadászgépe.

A gép különösen hosszú, karcsú orráról ismerhető fel, valamint egyenes trapézalakú szárnyáról és szögletes irányfelületeiről, ugyancsak szögletes vezérsíkjáról, valamint a törzs alatt elhelyezett radiátorról.



North American P—51. Mustang

A VITORLÁZÓ REPÜLÉS HÍREI



SVAJC

Az 1943. évi samadeni (Engadin) nemzeti vitorlázórepülő bajnokságon kiváló teljesitményeket értek el a svájci vitorlázórepülők. A versenyzők nyolc nap alatt a következő programmot bonyolították le: **Vasárnap:** magassági verseny, nyerő Schildknecht 2370 méter teljesítménnyel, Spyr III. géppel, oxigénbelégzővel. **Hétfő:** sebességi céltávrepülés Davosba (30 km), győztes Saphni, Mosney II. gépen 56 perccel. A repüléssel kapcsolt ledobóverseny nyerője Léder 17.2 méterrel. Sachemann versenyző a célrepülés befejeztével kiindulási helyére visszatért. A Davosban maradtak többórás tartamrepüléseket hajtottak végre. **Kedd:** célrepülés Arosába a kiindulási pontra való visszatéréssel, összesen 70 kilométer távolságon, közben a Weisshorn megkerülésével, a visszarepülésen a sebesség értékelésével.. A tizenkét indulóból tíz eléri Arosát és hét a kiindulási helyet. Győztes Schachemann S-18. gépen 97 perces idővel. A 3500 méter feletti leghosszabb repülésért Godinat kapja a napidíjat 29 perces teljesítménnyel. **Szerda:** pihenőnap. Spahni versenyen kívül 5200 méteres magassági repüléssel új rekordot állít fel. **Csütörtök:** körrepülés. Motoros inditás után Mouttasból indulva négy hegycsúcsot kell megkerülni kétízben és a kiindulási helyre visszatérni a sebesség értékelésével, összesen 78 km távolságon. A tizenkét indulóból nyolc teszi meg egyszer és öt kétszer a körutat. A győztes Spahni, aki 99 perc alatt tette meg a távolságot, a második Schachemann 107 perccel. A leghosszabb körrepülés 269 perc. **Péntek:** időtartamrepülés céldobással. **Szombat:** 100 kilométeres körrepülés Samaden—Piz del Ras—Weissfluhjoch Lenzerhorn—Samaden útvonalon. A tizenegy indulóból Schachemann kerül ki győztesen 2 óra 46 perccel, 5 perccel később követi Spahni. A távot összesen nyolc induló repülte végig. **Vasárnap:** díjkiosztás. Az összesitett verseny győztese Schachemann S-18. gépen 953 ponttal. követi Spahni Moswey gépen 920 ponttal. A verseny tartama alatt a kétüléses S-21. géppel 100 előkelőséget repültettek meg. Kitűnően bevált a samadeni repülőtéren a luzerni vitorlázórepülők villamos csörlőberendezése. Néhány érdekes apróság a versenyből: a magas hegységben való vitorlázás különleges nehézségei sok alkalommal megnyilatkoztak, hiszen három- és négyezer méter közötti hegycsúcsok megkerüléséről volt szó és az indulási magasság is gyakran kétezer méter körül járt. Spahnit egyik időtartamrepülésén egy sas támadta meg és ennek nyomai a gépen is alaposan láthatók voltak. Glur egy Chur felé végzett távrepülés alkalmával leáramlásba került és S-22. gépét pontosan az óriási Calanda-erdőtűz fölé kormányozta s ennek mesterséges termikjében 4—5 méteres másodpercenkénti sebességgel emelkedett, oxigénbelégzéssel a sűrű füstfelhőkben körözve, vakrepüléssel eleget tett az aranykoszorús teljesítményjelvény magassági feltételének!

Bulgária.

Ebben az évben rendez elsőízben diákok részére vitorlázórepülő tanfolyamot a Bulgár Aero Szövetség. A tanfolyamok vezetője Németországban kapta kiképzését, a felügyeletet pedig Dremikov ezredes gyakorolja, aki már két év óta a vitorlázórepülés főfelügyelője a bulgár légihaderő keretében.

Japán.

A japán vitorlázórepülés számos figyelemreméltó teljesítményt ért el eddig is. Most a japán időtartamrekord megjavításáról érkezik hír: Tadao Kavave japán vitorlázórepülő két órával szárnyalta túl a fennálló időtartamcsúcsot és tizenhárom óra 38 perces repülést végzett.

Spanyolország.

Az ismert spanyol huescai központi vitorlázó repülőiskola nemcsupán a kiképzés, hanem a teljesítményrepülés terén is figyelemreméltó eredményeket ért el. Időtartamrepülések állandóan szerepelnek és távrepüléseket is hajtottak végre 250 kilométernél nagyobb távolságra, legújabban pedig Juez tanár, az iskola egyik oktatója kétüléses gépen utassal 4000 méteres magasságot ért el. A teljesítményrepüléshez az ismert Kranich-gépet használta és így nemzeti magassági csúcsot állított fel kétüléses gépekre.

Svédország.

Néhány érdekes adatot közöl a svéd központi vitorlázótelep, Alleberg 1943 évi jelentése. A telep gépállománya húsz gép volt: öt SG-38, egy borított SG-38, hat Grunau II-B, egy H-17, három Olimpia-Meise, egy Kranich és három Weihe. Feltűnő, hogy a központi iskolázásban kizárólag német gépeket használtak. Tartottak négy „O" tanfolyamot, egyenként tizenhatnapos tartammal, továbbá öt C-tanfolyamot és négy teljesítménytábort egyenként 13 napos tartammal. Mind a tizenhárom tanfolyam a július 10—augusztus 29 időszakra esett. A résztvevők száma 172 növendék volt, akik összesen 4105 felszállást hajtottak végre (1603 felszállás) siklógéppel és 1502 vitorlázógéppel). Az iskola a következő eredményekkel zárult: 51 A, 14 B, 67 C és 6 ezüstkoszorús C, ezenfelül még 6 növendék részben eleget tett az ezüstkoszorús jelvény felvételeinek. Késő nyáron ezenfelül még egy tiznapos versenyt is rendeztek, amelyen a résztvevők mintegy 200 órát repültek és ezenfelül háromszázhat kilométerrel új teljesítményrekordot állítottak fel.

FINNORSZAG

A jämiärvi finn központi vitorlázóterepen Olavi Korhonen vitorlázórepülő Weihe-mintájú vitorlázó teljesitmény gépen új finn nemzeti időtartamcsúcsot állított fel 10 óra 1 perc és 10 másodperces teljesítménnyel.

NORVEGIA

A norvég vitorlázórepülés fejlesztésére Haslemön mellett vitorlázóiskolát létesítettek, amely ez év végére vehető üzembe és egy-egy tanfolyamon 30 növendéknek adhat helyet.

A KONDENZCSIK

A haditudósítók jelentései a súlyos légiütközetekről csaknem kivétel nélkül megemlítik, hogy az ellenséges gépeket először a nagy magasságokban mögöttük húzódó fehér felhőkről, az úgynevezett **kondenzcsíkokról** ismerték fel. Nemcsak a laikus ujságolvasó, de még az átlag repülő sem tudja, hogy mik ezek a titokzatos légköri alakzatok, mi az oka keletkezésüknek, és miből állanak? Még maguk a repülő szakkörök is hosszabb ideig kutatták az okát az érdekes jelenségnek és többféle magyarázat után sikerült a kérdés igazi nyitjára jönni.

A kondenzcsík (ködcsík) tulajdonképpen különleges körülmények hatása alatt képződő felhő, amely elsősorban nagy magasságban keletkezik. Keletkezésében legnagyobb része a repülőmotorok forró kipufogó gázainak van, ezek ugyanis **vízgőzzel vannak telítve.** A motor repülőbenzine nagymértékben tartalmaz szénhidrogéneket és ezek égéstermékei között természetesen megtaláljuk a vízgőzt is. A kipufogó gázokban jelenlévő vízgőz lesz azután láthatóvá kondenzáció, vagy szublimáció útján ködcsíkok vagy túlfinom jégkristály felhők alakjában. Ha a levegőnek a repülés magasságában bizonyos meghatározott nedvességtartalma van és ezenkívül a hőmérséklete is kedvező a felhőképződés számára, megvan a légkörnek az a hajlandósága is, hogy ezek a kondenz-csíkok nem csupán hogy nem oszlanak el a gép mögött, hanem ellenkezőleg **további felhőképződés** alapjává lesznek és így a gép repülőútja nyomán a légkör nedvességtartalmának megbontásával olyan felhő keletkezik, amelynek eredetét már nem is lehet látni és amely minden tekintetben megegyezik a többi meteorológiai felhővel. Általánosságban azonban a kicsapódott vízgőz csakhamar eltűnik, mert a repülőgép a levegőnek lefelé irányuló gyorsulást ad, már pedig a **felhőképződés szempontjából kedvezőtlen a leáramlás.** Közönséges meteorológiai felhőink ugyanis a nedves levegő feláramlása útján keletkeznek, amikor ez a nyomás csökkenése következtében nagyobb magasságban kiterjed s ugyanakkor le is hül. A levegő nedvességtartalma ekkor a kicsapódás körülményeinek megfelelően kisebb vagy nagyobb magasságban összesűrűsödik és ezt nevezzük felhőnek. A vízgőz kicsapódását tehát a gázneműből a folyékony, illetve szilárd halmazállapotba való átmenet a repülőgép mögött lévő kondenz-csíkok keletkezésénél még egy külső körülmény is gyorsítja, tudniillik a kipufogó gázok parányi koromszemcsék. A koromnak a felhőképződésre gyakorolt serkentő hatását ismerjük az iparvidékekről is, ahol, mint ismeretes, általában sokkal felhősebb az ég. A kipufogó gázok vízgáztartalmának szublimációja esetén a víz a gáznemű halmazállapotból azonnal szilárd halmazállapotúvá változik s igen finom jégkristályok keletkeznek.

Láthatólag elsősorban a repülőmotorok égéstermékeinek vízgőztartalma döntő jelentőségű a ködcsíkok keletkezésére. Ez természetesen függ az üzemanyag vegyi összetételétől, annyi azonban bizonyos, hogy ez mindig elsősorban szénhidrogénekből áll, mivel ezeknek vegyületei keverhetők legjobban az égéshez szükséges levegővel és ezeknek van a legnagyobb égési melegtartalmuk. A légcsavar légáramlása ezeket a meleg égéstermékeket a kipufogócsonkokból való kiáramlás pillanatában bőséges levegővel keveri. A légkör adott nedvességtartalmánál kondenzáció, vagyis ködcsíkok kicsapódása lép fel. A jelenség teljesen hasonló a felhőképződéshez, azzal a különbséggel, hogy míg a lassan felszálló nedves levegő csupán folyamatosan, fokozatosan hül le, a kipuffogó gázok vízgőz tartalma hirtelen kerül jóval hidegebb környezetbe, ugyanakkor fölös mennyiségű levegővel keveredik és éppen ezért azonnal kondenzálódik, vagy szublimál. (Kondenzációnak nevezzük, amikor a gáznemű anyag cseppfolyóssá változtatja halmazállapotát, szublimációnak, amikor a gáznemű anyag a cseppfolyós halmazállapot kikerülésével közvetlenül szilárd halmazállapotúvá változik, vagy fordítva.)

A ködképződés kezdete nem határozott, hanem néhány méterre a kipufogó csonk mögött van. Ennek oka az, hogy a légcsavarsugárban az áramlás erősen örvényes. E tétel alól éppen a kondenzcsík keletkezésének egyik első megfigyelt esete volt kivétel, tudniillik az 1929-es év Junkers W—34 mintájú magassági rekorder gépe. Ennél a gépnél a ködcsíkok azonnal a nyitott kipufogó torok mögött keletkeztek. A jelenség okát nem ismerő repülők számára ez rendkívüli meglepetés volt, aminek magyarázatát nem lelték. Feltételezték, hogy valami baj van a motorral és éppen ezért a rekordkísérletet azonnal félbeszakították. A repülőtéren végzett műszaki vizsgálat megállapította, hogy a motornak semmi hibája nem volt.

Az ellenséges terület fölött végzett repülésnél a ködcsíkok keletkezése igen kevéssé kívánatos, hiszen erősen megkönnyíti a repülőgép és útvonalának felismerését és ezzel szinte a géphez vezeti a légvédelmet. De ugyanígy megállapítható a ködcsíkok számból egyszerű számlálás útján a berepülő gépek létszáma. Éppen ezért valamennyi hadviselő állam üzemanyagtechnikusai dolgoznak azon, hogy megtalálják a ködcsíkképződés ellenszerét. Minthogy az égéstermék vízgőztartalma az üzemanyag hidrogénatomjai számától függ, egyszerű megoldásnak látszott a hidrogénban szegényebb benzolnak a benzinnel való keverése. Az ezzel végzett kísérleteknél sikerült a felhőképződést nagyobb magasságokra korlátozni. Hátránya azonban ennek a megoldásnak, hogy a benzol már +5 foknál kristályképződésre hajlamos, ez pedig eltömi az üzemanyagvezetékek finom csatornáit, a szűrőket és a légtelenítőt. Éppen ezért nagyobb mennyiségű benzolnak a benzinhez való keverése nem lehetséges, annak ellenére, hogy a benzol kopogási ellenállása, oktánszáma igen kedvező.

További kísérletek azt mutatták, hogy a meleg hűtőlevegő késlelteti a ködképződést. Éppen ezért megkísérelték a kipufogó gázokat a hűtőlevegővel összekeverni és az így keletkező keveréket a légcsavarsugár közepébe vezetni. Gyakorlatilag azonban ez a megoldás annyi nehézséget okoz, hogy az eredmény nincsen arányban a befektetett munkával. Ismét más megoldás a ködcsíkképződés megakadályozására az lenne, hogy a kipufogó gázok víztartalmát hűtés útján elvonják. A forró gázokat azonban ennél a megoldásnál a levegővel való keverédés előtt a harmatképződés pontja alá kellene hűteni. Ehhez azonban akkora hűtőfelületek lennének szükségesek, hogy

Kondenzcsikok húzódnak a Ju 88. után





alkalmazásukra egyelőre gondolni sem lehet.

Jelenleg a legegyszerűbb megoldásnak az alacsonyabban való repülés, a kisebb telítési fokú légrétegek felkeresése mutatkozik. A motor fojtásával a kipufogó gázba kevesebb vízgőz jut, így pedig a ködcsík lesz kisebb és keskenyebb. Éppen emiatt ellenséges területen a ködcsíkképződés kezdetekor, amennyiben harcászati körülmények megengedik, a géppel siklórepülésbe kell átmenni, hogy más légrétegekbe jussanak s utána ismét teljes gázzal emelkedni.

Különleges légnedvességi viszonyok mellett még egy érdekes ködcsíkképződés is lehetséges. A repülőgép szárnyának az irányfelület végén az áramlási tér természetéből kifolyólag feláramlás van. A szárny nyomott oldala és a felső szívott oldal közötti nyomáskülönbség kiegyenlítésére. Ez a feláramlás az adott nedvességtartalomra vonatkoztatva, olyan hirtelen mértékű is lehet, hogy a vízgőzök kicsapódását váltja ki. Ez tehát az az eset, amikor a gyakran nem is nagy magasságban repülő gép szárnyvégén s magassági iránysíkvégein két-két örvénylő vízgőzfonal válik le és így szinte jelzi az indukált áramlás örvényterét. Valóságos aerodinamikai kísérlet ez az érdekes jelenség. Egyelőre még kétséges, hogy a harcászati szempontból meglehetősen hátrányos ködcsíkképződést sikerül-e kiküszöbölni s ebben nagy része van annak, hogy egyre nagyobb oktánszámú repülőbenzinnek rendszeresítésével az üzemanyag szénhidrogén tartalmát csak fokozzák és ezzel az égéstermék vízgőztartalma is megnő.

A nagy magasságokban repülő gépek mögött húzódó ködcsík (kondenzcsík) tehát nem a kigyulladt gép utolsó útját jelző füst, hanem az a vízgőz, amelyet elsősorban a motor kipufogó gázai, másrészt maga a légkör tartalmaz és amelyet a különleges légköri körülmények kicsapódásra kényszerítenek.

KI VÁSÁROL FÉL KÉPET?



Senki, mert az ember természetes vágyai szerint egészre, tökéletesre, összhangra törekszik, a művészetben éppenúgy, mint a politikában.

Hallgassa meg a német nép hangját,

amely művészetben és politikában egész képet ad. Hallgassa meg Beethoven és Bach, Mozart és Wagner, Sibelius és Liszt, Bruckner és Schubert zenéjét, amely az éteren át szárnyal Magyarország felé. És hallgassa meg, mit üzen a német nép a szövetségesek táborába és abban a régi, hűséges bajtársnak, a magyar nemzetnek!

Egy gombot megnyom rádiókészülékén és otthon, karosszékében ülve, családja körében hallgatja egy új világ kialakulásának kísérőzenéjét!

Együtt harcolunk az új Európáért.

magyar honvédek és német gránátosok egy sorban állnak a Kárpátok vonalán túl, a hősi küzdelemben. Lerázzuk magunkról az aranybilincseket, amelyekbe tengerentúli nemzetek akarnak verni bennünket, küzdünk a gépember típusa ellen, amelyet véreskezű fantaszták akarnak reánk kényszeríteni. Küzdünk az élet öröméért és a szépségéért, az emberi szellem önállóságáért és szabadságáért, gyermekeink jövőjéért! A német rádió magyarul szól a bajtársi néphez és megmondja hitelesen, kendőzetlenül, egyszer az ujjongó öröm hangján, másszor kíméletlen tárgyilagossággal:

hogy állunk a nagy harc küzdőterein!

Teljes képet kap a világ eseményeiről, nagy magasságból tekinthet szét mind az öt világrészben és látja: hogyan alakul ki a jövő. Állítsa be rádiókészülékét és hallgassa meg:

mit üzen a német nép magyar szövetségesének

A Német Birodalmi Rádió »Donau állomása« (Donau Sender) minden nap magyarul ad híreket a 325.4m/922 kHz hullámhosszon

7.15—7.30-ig.

(DXO 49.92 m: 6.010 kHz rövidhullámhosszon is.)

11.00—11.10-ig,
16.30—16.40-ig,
23.15—23.30-ig,
1.00— 1.10-ig.

20.15—21.00-ig bő szórakoztató és tanító műsor, sok zenével.

Vasárnapon:
Délkeleti rádiószemle és hallgatók kívánsághangversenye.

Hétfőn:
Hírmagyarázónk beszél.

Kedden:
Művelődési előadás.

Szerdán:
Európai köradás. »A világba tekintünk.«

Csütörtökön:
A »Donau állomás« a birodalomban élő magyar munkásokhoz szól.

Pénteken:
Berlini posta.

Szombaton:
Fényszóró.

Ezenkívül minden adásban hírek, aktuális megjegyzések és helyzetjelentés.

Figyelem! Hallgassa meg a **»Német mesterek halhatatlan zenéje«** c. adássorozatot minden vasárnap 18—19 óráig (MEZ) az összes német birodalmi állomásokon, a »Deutschlandsender« és az »Alpen« állomásokon a 338.6 m hullámhosszon.

REPÜLŐTORNA

A görögök klasszikus mottója: „ép testben ép lélek" igazságát mindenki ismeri. Egyetemesen áll ez a tétel a sportok minden ágát művelő ifjúságra, így elsősorban a repülőkre.

Már régen felismert tény, hogy sportszellemtől áthatott és sportban edzett repülőnövendékek kiképzésben sokkal jobbnak bizonyultak, mint azok, akik a testüket sportvonatkozásban elhanyagolva, kényelemhez szoktak és elpuhultak. A leventenevelés feladatául tűzte ki ezért, hogy a sorköteles ifjúságot megfelelő tornásztatással edzi a rájuk váró feladatokra.

Küzdésre képes, önálló és tevékeny repülőnövendék sokkal jobban összpontosítja figyelmét, akaratát és igazolja lélekjelenléten alapuló cselekvési képességét, mint az a társa, ki legfeljebb szórakozásból, kényelmi elképzelésein és igényeinek határán belül űzi a sportot, anélkül, hogy versenyszerű művelése csak szándékában is lenne.

Ennek megfelelően a kiképzésbe egyrészt jól előkészített, másrészt felkészületlen anyagot kapunk, ezek között további neveléssel kell a különbségeket kiegyenlítenünk, főleg olyan tornagyakorlatok útján, amelyek egyrészt a térbeli tájékozódást és alkalmazkodást, másrészt az egyensúlyérzéket fejlesztik. Ezeket a kívánalmakat elébe kell helyeznünk a megerőltető és gyakran túlhajtott talaj- és szertornának, amelyeknek a repülés különleges kívánalmaival kevesebb kapcsolata van. A későbbi gyakorlati repülőkiképzés során, különösen a léjtőrendszerű üzemben foglalkoztatott növendékek, a gumikötél-indítások, a gépszállítások stb. kapcsán úgyis elég megerőltető munkát teljesítenek.

A különféle, többé-kevésbbé ismert tornarendszerek mellett, a repülés kívánalmainak megfelelő repülőtorna-gyakorlatokból Gerhard Stiller német repülő főoktató érdekes rendszert alkotott meg. Gyakorlatait több csoportra osztja; az alábbi összeállításban néhányat ismertetünk:

1. Futás bedöntött fordulókkal előre. (1. ábra.)

Alapállás: laza, egyenes testtartás, karok pontosan vállmagasságban szárnyszerűen kétoldalt felemelve. Vi-



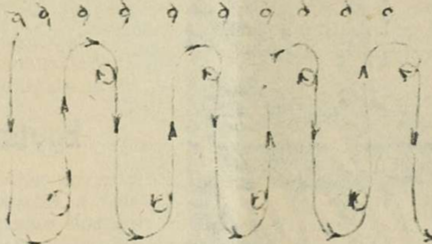
gyáznunk kell, hogy a tartás merevségnélküli legyen, a karok pontosan vízszintben legyenek, ujjak összezártan, kinyujtva. A növendékek libasorban egymás mögött állanak, (lehetőleg legkisebbtől vezetve, hátrafelé nagyság szerint), hogy a karok tartása az oktató által jól megfigyelhetők legyenek. Az indulás egyenletes, nem nagy lép-tekkel történik s ugyanaz a lépéstávolság tartandó be a további vezényszavak során át. A fejek magastartásban, a szemek előre (és nem a föld felé) pillantanak. Fordulóban a befelé eső végtagokon fekszik a súly, míg a külső végtagok kényszer nélkül követik a testet. Ennél a gyakorlatnál azonnal kiviláglik, ki rendelkezik tér- és egyensúlyérzékkel.

2. Futás fordulókban hátrafelé.

Ha az 1. gyakorlat jól megy, következik ugyanaz hátrafelé mozgással. Kezdetben a térbeli helyezkedés terén mutatkozó gyakorlatlanságunkból kifolyólag sok kómikus helyzet adódik, de csakhamar ez is megy, csak vigyáznunk kell, hogy a testtartás könnyedségét itt is megőrizzük, ne dőljünk hátra. Amint a körben való mozgás megszokottá vált, végezhető csigavonalban, vagy hullámvonalban is.

3. Fordulók váltott iránnyal, hullámvonalban. (2. ábra.)

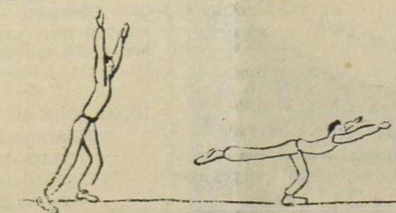
Úgy indulunk, mint az első gyakor-



latnál, az egyenes szár végén vett forduló után azonban tengelyünk körül 180 fokos perdülést végezve, most már hátrafelé mozgunk a hullám második szárán, míg az elvégzett forduló után újabb 180 fokos sarkonperdüléssel szembekerülünk előbbi irányunkkal, majd újabb forduló után ismét sarkonperdülés s ez folytatódik addig, míg a terem, vagy hely nagyságának megfelelő számú ívelést el nem végeztük.

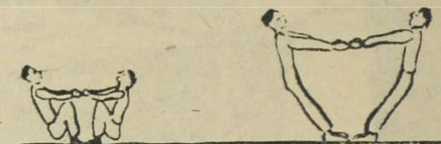
4. Mérlegtartás (az önfegyelmezés gyakorlására). (3. ábra.)

Alapállás: karok párhuzamos tartásban magasba lendítve, a fej mellett, balláb laza előretartásban (mint a pihenj-nél), a testsúly az állásban maradt lábon nyugszik, de minden merevség nélkül. Mell kifeszítve, has behúzva, pillantás kissé emelten előre.



Vigyázzunk, hogy testtartásunk a mérleghez való előredőlést megelőzőn, ujjunk hegyétől sarkunkig merev legyen. Mély belélegzés után kezdetét veszi az egylábra helyezett testúly megőrzésével alakítandó mérlegbe-hajlás. Az előrehajló test és kinyujtott karok kitérő hatását a hátul párhuzamosan emelkedő lábszár tartja egyensúlyban. A mérlegbe-hajlás alatt természetesen időnként apró topogással, tehát lábfejünk helyzetének változtatásával és támaszkodó lábunk térdhajlításával segítjük elő az egyensúly megtartását. Amint sikerült a vízszintes helyzetet elérnünk, néhány pillanatnyi kitartás után lassan visszaereszkedünk alapállásunkba s mostmár váltott lábon állva s valamivel gyorsabb ütemben végezzük a gyakorlatot, míg teljes biztonsággal nem sikerül egyensúlyi helyzetünket megtartani. (Stiller szerint az egylábon egyensúlyozni nem tudó növendékek a repülésben is nehézkesebbek voltak a többieknél.)

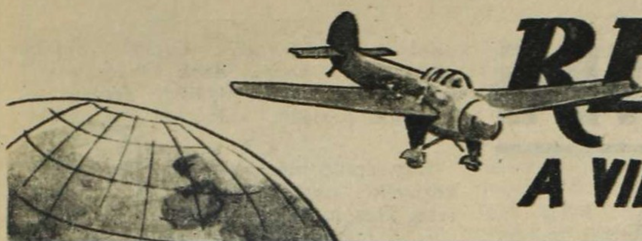
5. Páros egyensúlygyakorlat. A repülőnövendéktől megkívánjuk, hogy a gépben úgy üljön, mintha egybeolvadt volna az üléssel és háttámlával. Ezt a helyezkedést szolgálja az alábbi gyakorlat. (4. ábra.)



Az egymással szemben felállított párok olyan távolságra vannak egymástól, hogy előrenyujtott karjaikkal elérik egymást s kezetfoghatnak (mindkét kézzel). Most hátradőlve, addig közelítenek lábaikkal egymáshoz, míg a cipőik orra összeér. (Ha nem dőlnek úgy hátra, hogy egymást ellensúlyozzák, természetesen az így alakított V állás a V valamelyik szára felé, vagy oldalirányba megdől.) Amint egyensúlyban vannak, összezárt térdekkel lassan guggoló állásba ereszkednek, vigyázva arra, hogy oldalirányba ki ne dőljenek. Guggoló állásban mérlegszerűen egyensúlyoznak úgy, hogy váltakozva egymás felé, majd hanyattdőlnek, de csak a billenéspont határáig, mert azon túl az egyensúly már nem állítható vissza. Az ügyesek párban, nyujtott karral újra fel is állanak.

Most, mikor a beállott események kapcsán átmeneti tétlenségre kárhoztatva várják ifjaink a repülőüzem megkezdését, a kényszerű szünetet felhasználhatják a vázolt gyakorlatoknak baráti körben való végrehajtására, hogy figyelemösszpontosító, önuralmi és egyensúlyi érzékük kifejlesztését hatékonyan elősegítsék.

Vitéz Hefty



REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

Katonai hírek.

A Magyar Aero Szövetség műszaki osztálya, motoros kiképző osztálya és a motoros kiképzőkeretek alkalmazottai követésre méltó példát mutattak, amidőn elhatározták, hogy a szovjet elleni hadjáratban repülőhalált halt egyik bajtársuk árván maradt fiúgyermekét 18 éves koráig felnevelik. Havi 169 pengőt ajánlottak fel a hadiárva neveltetési költségeire, azonkívül 10 éves korától kezdve minden nyáron teljesen ingyen elhelyezéssel és élelmezéssel látják vendégül valamelyik kiképzőkeretnél. Előbb modelezőnek, majd vitorlázó repülőnek is kiképzik, ha kéri és arra testileg is alkalmasnak bizonyul.

A hadiárvát a pályázók közül a m. kir. honvéd légierők parancsnoka választja ki. A folyamodványok 1944 július 1-ig ő hozzá küldendők be. (Budapest, II., Hunyadi János-u. 13.) Részleteket a 20. sz. Honvédségi Közlöny tartalmaz.

*

A honvédelmi miniszter a Müegyetem I. évfolyamára 12 ösztöndíjas helyre hirdetett pályázatot azok részére, akik fel akarják magukat vétetni honvéd mérnöknek. A pályázatot a repülőszakmára is be lehet nyujtani, ahol mérnöki, építészmérnöki, gépész-, vegyész- és kohómérnöki kiképzésre nyílik lehetőség. A felvételre kerülők kollégiumszerű elhelyezést nyernek és a teljes ellátáson kívül havi 100 P ösztöndíjat kapnak. Részleteket a 19. sz. Honvédségi Közlöny tartalmaz. A pályázatokat 1944 július 15-ig a m. kir. honvédmérnöki tisztikar főnökének (Budapest, I., Dísz-tér 18.) kell benyujtani.

*

Walter Oesau német repülőezredes, egy vadászrepülő ezred parancsnoka, 117-ik légigyőzelme után repülőhalált halt. Oesau ezredessel a legkiválóbb német vadászrepülők egyike szállt sírba. 10 év óta állott a légierők szolgálatában. Mint hadnagy vett részt Spanyolországban a „Condor Légió" harcaiban, ahol megkapta a spanyol aranykereszt a brilliánsokkal. Spanyolországból, mint főhadnagy tért haza. A második világháborúban egymásután aratta szebbnél-szebb légigyőzelmeit. 80-ik győzelme után a Führer őrnaggyá léptette elő és ő volt a haderő harmadik tisztje, aki a Tölgyfalombhoz megkapta a kardokat is. 100-ik légigyőzelmét, mint a Richthofen-vadászezred parancsnoka érte el. Utolsó légigyőzelmei között 10 négymotoros bombázó volt, amelyek különösen emelik légigyőzelmeinek értékét. Oesau ezredes mindössze 31 éves volt.

ÁLLJ KÖZÉNK, REPÜLJ VELÜNK!

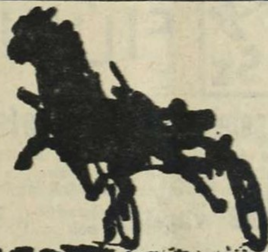
Az amerikai légvédelmi tüzérségnél lőgyakorlatok céljára kisméretű rakétarepülőgépeket használnak. A rakétarepülőgépeket egy toronyból indítják el 725 km/óra sebességgel. Repülési távolságuk 2 km. A rakéta hossza mindössze 1.5 m. A rakétarendszerű célrepülőgépekre 20 mm-es géppuskákkal és 40 mm-es légvédelmi ágyukkal lőnek.

Szervezés, légügyi politika.

A minisztérium május 3-án megjelent 1.560/1944. M. E. számú rendelete a légi közlekedési ügyeket a háború tartamára a honvédelmi miniszter hatáskörébe utalta. Ezek szerint mindazon légiközlekedési ügyekben, amelyek eddig a korábban kiadott rendeletek alapján a kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter hatáskörébe tartoztak, ezentúl a honvédelmi miniszter jár el.

A fenti rendelet felhatalmazza a honvédelmi minsztert, hogy a hatáskörébe tartozó légiközlekedési ügyek közül egyesek intézését a m. kir. Légügyi Hivatal hatáskörébe utalja. Az utóbbi hivatal szervezetét, hatáskörét és eljárási szabályait a honvédelmi miniszter az érdekelt miniszterekkel egyetértve állapítja meg.

Az itt közölt rendelet a légiközlekedéshez fűződő katonai érdekeknek kívánt érvényt szerezni. A háború után a légiközlekedés ügyeinek irányítását ismét a kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter fogja átvenni.



Műszaki és vegyes hírek.

Az amerikai repülőipar 1943-ban 84.946 darab repülőgépet állított elő, amelyek 336,500.000 kg-ot nyomtak. 1944-ben több mint 100.000 darab repülőgép előállítását tervezik 450,000.000 kg súlyban. Különösen a négymotoros bombázók építését szorgalmazzák, köztük a Boeing B-17 mintájú „repülőerőd"-ét, a Consolidated B-24 mintájú „Liberator"-ét, valamint a Boeing B-29 mintájú „szupererőd"-ét.

*

Az első polgári célpont, amelyet a jelenlegi világháború alatt bombatámadás ért, Esbjerg dán város volt, ahol dán hivatalos jelentés szerint 1939 szeptember 4-én 17 óra 57 perckor két bomba hullott le egy ismeretlen nemzetiségű repülőgépről. A városban a Frode-strassen egy háromemeletes ház rombadőlt. A bombázásnak egy asszony és egy férfi áldozata volt. Ezt jelentette Dániából a Ritzau Távirati Iroda. A vizsgálat a bombaszilánkokról később megállapította, hogy azok angol eredetűek.

Az esbjergi bombatámadás után néhány hónap mulva Dánia Röm nevű szigetére hullottak bombák, amelyek minden kétséget kizárólag szintén angol bombázó repülőgépektől származtak. A Reuter-jelentés ugyanis beismerte, hogy brit repülőgépek őrjáratuk közben Sylt szigetére bombákat vetettek. Az angolok valószinüleg a dán Röm-szigetet nézték a német Syltszigetnek. Az utóbbi tulajdonképpeni bombázása csak két héttel később: január 12-ről 13-ra virradó éjszaka következett be. A németek csak ezután: 1940 március 7-én bombázták a scapaflowi hadikikötőt, míg a mögöttes országrészek ellen végrehajtott megtorló támadások csak jóval később következtek.

*

Az amerikaiak egy új mintájú kisérővadász (P-63) szériagyártásának tervével is foglalkoznak. Erről közelebbi részletek eddig még nem jutottak nyilvánosságra. Mindössze annyit közöltek a sajtóval, hogy nem rakétarepülőgépről van szó.

*

Az amerikai Boeing B-29 mintájú „szupererőd"-öket nem a Boeing B-17 mintájú repülőerődök helyett fogják alkalmazni, hanem azok kiegészítéseképpen. A repülőerődöket ezentúl is gyártani fogják.

*

Egy repülő mérnök-ezredes budapestkörnyéki családi házát bombatalálat érte. Tőle hallottuk a következőket:

— A madárkalitka — két kis kanári hajléka — a lakással együtt szintén a pusztulás martaléka lett. A tetejét elsöpörte a légnyomás, az oldalán pedig egy nagy bútorszilánk fúródott keresztül. Csak a kanári házaspár maradt épségben benne. A kalitka fenekén találtak rájuk a romok között kutató házbeliek. A ház öreg házőrzőkutyájának szintén nem történt bántódása.

*

Az angol Bristol „Hercules" motorok fejlődéséről a következő adatok állanak rendelkezésre:

Typus:	Teljesítmény: l. e.	Lóerő/súly kg./l. e.
Hercules I.	*1290*	*0.59*
Hercules II.	*1325*	*0.58*
Hercules IV.	*1380*	*0.56*
Hercules XI.	*1560*	*0.54*
Hercules XVI.	*1635*	*0.52*
Hercules XVII.	*1680*	*0.51*

Az üzemanyagfogyasztás lóerőóránként körülbelül 200 gr.

A „Hercules" mintájú, tolattyús vezérlésű, 14 hengeres léghűtéses motorok a bombázógépekbe egyre nagyobb számban kerülnek beépítésre. Bizonyára ezzel magyarázhatók a Bristol-gyár ellen intézett ismételt német légitámadások.

*

A brit és az amerikai légierők repülőtérépítési programjára 615,000.000 fontot irányoztak elő. A repülőtérépítkezéseknél különösen nagy súlyt vetnek a nehézbombázók fel- és leszállási lehetőségének biztosítására s ebből a célból minden repülőtéren három-négy beton gurulópályát építenek. A főpálya 1800 m hosszú, míg a két-három másik pálya 1300 m. A központi repülőterek 50—100 m szélességű és 2800 m hosszúságú gurulópályával is rendelkeznek.



REPÜLJ TE IS PAJTÁS

XII.

Repüléssel, fáradsággal, élvezettel teli vasárnap közeledett ismét a csendes alkonyat felé. Valami különös hangulata van ilyenkor a Hármashatárhegynek. A kitartó szél alábbhagy, az erdők lombjából ózondús illat száll föl a sziklás tető felé, a levegőben keringő gépek mind alacsonyabban róják útjukat a hegyoldalak fölött, itt is, ott is kiválik egy a zeg-zugos libasorból, megbillenti szárnyát és nekisiklik a leszálló mezőnek. Odalent a völgyben, mint fáradt pillék, mint szétvetett szárnyú, hatalmas szitakötők pihennek egymás közelében a különböző nagyságú, formájú vitorlázógépek. Rövid ideig csendesen hevernek, egyik szárnyukkal a talajra támaszkodva, azután egyik is, másik is megmozdul, körülötte — ahogyan fentről, a tetőről látszik — apró hangyák mászkálnak, felemelik valami kerekes alkotmányra és a fáradt szitakötő lassan, ügyetlenül billegve megindul a hegytető felé.

A másik oldal felől, mint távoli, tompa morajlás jutott el hozzánk a főváros utcai lármája. Ez azonban nem zavarta azt a mélységes csöndet, amely a hegytetőket jellemzi, és amelyet éppen ezek a halk, távoli zajok tesznek ennyire megfoghatóvá.

„Amikor a harcirepülést megemlítettem, Pista felcsillanó szemmel fordult felém és mindenáron azt akarta tudni, hogy ezek közül a repülések közül melyik a legizgalmasabb, a legveszélyesebb, melyik a legszebb és melyikhez kell a legnagyobb bátorság. Hiába mondtam neki, hogy a különböző bevetések nagyjában egyformák, addig erőszakoskodott, amíg sorba kellett vennem a jellemzőbb eseteket.

— A mult világháború légihuszárjai a vadászrepülők voltak. Ezt úgy értem — magyaráztam Pistának —, hogy a mult világháborúban alig hallott az ember más repülő harci teljesítményéről, mint a vadászok légiharcairól. Pedig már akkor is voltak felderítők, bombázók, de ezekről jóval kevesebb szó esett, mint a vadászokról.

— Ma már egészen más a hadirepülés képe. A hadviselés területe is így a légiharcok színhelye is úgyszólván az egész világra kiterjedt. Hatalmas fejlődésen esett át és sokoldalúan megoszlott a repülők harcászati és hadászati feladatköre is. Ezeket az egymástól nagyon különböző feladatokat különféle típusú repülőgépek tudják csak elvégezni és így tulajdonképpen a követelmények, nemkevésbbé pedig a különböző típusok hozták létre a sokféle légi kötelékeket. Éppen ezért a mai világháború krónikái már nemcsak a vadászrepülőket ismerik, hanem egyformán méltatják a többi légi kötelék teljesítményeit is.

— És hogy melyik feladat elvégzéséhez kell nagyobb bátorság, melyik veszélyesebb vagy a legszebb, erre csak azt felelhetem, hogy kivétel nélkül minden repüléshez férfias bátorság szükséges, amely tulajdonság nélkül lent a földön sem állná meg a helyét egy férfi sem, ha válságos helyzetbe kerülne. Mindegyik harcirepülés általában egyforma esélyekkel jár és nem rejt nagyobb veszélyt magában, mint bármely földi harc. Mindegyik szép és mindegyik izgalmas.

— A távolfelderítő már a háború kitörése előtt működik, amikor a világ még talán nem is sejti, hogy készül valami. Ő már akkor felszáll békerepülőteréről majdnem a sztratoszféra rétegeibe és észrevehetetlen magasságban repül el azok fölé a területek fölé, ahol az elkövetkezendő háború területe várható. Pontos fényképsorozatokat készít ezekről az országokról, amely sorozatokat itthon, a laboratóriumokban összefüggő térképekké dolgozzák össze vagy a majdan bombázandó területekről pontosan kiértékelt célfényképet készítenek.

— 1938 őszén egy bombázórajjal Mátyásföldre rendeltek, ahol közvetlenül a Vezérkar Főnöke intézkedett velünk. Akkor még csak előszelét éreztük a háborúnak. És erről a repülőtérről már akkor rendszeresen felszállt két német távolfelderítő gép, amelyik 8—10 órát tudott a levegőben tartózkodni és szorgalmasan fényképezte a Balkánt és Krimet... A későbbi események igazolták a németek előrelátását.

— A távolfelderítő nagy magasságokban jár és mindig egyedül. Ilyen békerepüléseknél is előfordul, hogy jelenlétét megneszelik az ellenséges vadászok és bizony nem egyszer komoly légiharcokra kerül sor.

— Háború idején a távolfelderítő 2—300 km-re repül be az ellenséges terület fölé, ahol feladatának elvégzénél csupán leleményességére és fedélzeti fegyvereire van utalva. Nélkülözhetetlen, mert a magasabb vezetés tehetetlen az ő jelentései nélkül.

— A távolfelderítésben van még valami a repülés hőskorából, valami romantikus hangulat abból a korból, amikor még nem ismerték a nagyobb kötelékek harcát, amikor még a repülőgépek egyedül szálltak az ellenséges állások fölött és a megfigyelő derékig kihajolva gépéből, fényképezte az alatta szabályosan kirajzolódó lövészárkokat.

— Azt az öt embert, aki ma korszerű távolfelderítő gépén nekivág az ellenséges levegőóceánnak, nemcsak a kötelességteljesítés hajtja, hanem fűti a minden repülés előtt ígérkező kaland izgalma, amelyet együtt, egymásra utalva élnek át, harcolnak végig a repülőbajtársak.

— Nekivágni a távoli, párás, ismeretlen horizontnak, hogy kifürkésszük az ellenség legféltettebb titkait. Ügyes fordulókkal kijátszani az ellenséges légvédelem tüzét, felhők között bujkálni, hogy becsapjuk a vérszomjasan száguldozó szovjet vadászokat és minden poklon keresztül elkészíteni az értékes felvételeket egy pályaudvarról, amelynek kirakása pontosan elárulja az ellenség legközelebbi szándékait.

— Ez a távolfelderítés, Pista.

— És amikor a gép átlépett az első vonalakon, amikor már nagyjából biztonságos rétegekben siklik hazafelé, megszólal egy hang a fedélzeti távbeszélőn keresztül a hajózó bajtársak fejhallgatóiban: „Átléptük az első vonalakat." Nagy lélekzet, a harcedzett arcok összemosolyognak és az egymásköztin egyszer csak elkezdi egy hang:

Ne sírjon, kend, édesanyám, lelkem,
Repülőnek soroztak bé engem.
Ezután a felhők között járok,
Antu' jobban szeretnek a jányok.

és fujja vele mind a többi négy, boldogan, felszabadultan, azzal a jóérzéssel, hogy a kapott feladatot becsülettel elvégezték.

v. J. A.

(Folytatjuk.)

VIHAR A HEGYEK KÖZÖTT

REGÉNY. ÍRTA: NAGY BÉLA.

(13)

Kínosan eltorzult arc meredt eléje, amelynek szájából patakzott a vér. Mirov lehetett. Fedort hívta. Nem kapott választ.

— Hol vagy, Fedor! — kiáltotta hangosabban. Mintha nyöszörgést hallott volna valahonnan. Átadta az egyik csendőrnek a nála lévő villanylámpát és ő a sajátját gyujtotta fel. Most már türhetőbb világosság támadt a barlangban. Szétnéztek.

Az ajtó közelében, féltestével a géppuskaállványnak támaszkodva találták meg a lelkészt. Zihálva lélekzett, arca a lámpafényben még kísértetiesebb lett, jobb kezét, amelyből kihullott a pisztoly, májtájékára szorította. Ujjai közül vér szivárgott elő. Laci megparancsolta, hogy a többiek kerítsék elő valahonnan az orosz ejtőernyőst, ő pedig letérdelt új barátja mellé. Fedor elhaló hangon suttogni kezdett:

— Te, érzem, halálos a sebem. Mirov ölt meg. Én is vértanúja leszek a két nép, a ruszin és magyar tragikus sorsának... De én leszek az utolsó!...

— Meggyógyulsz, Fedor!

— Én... jobban tudom. Cebe és Pista lelke hív. Pista, aki itt fekszik a barlangtól nem messze... meg fogod találni... mintegy 100 méterre innen!... egy kis tisztáson... keresd majd meg!

Laci ki akarta gombolni Fedor ruháját, hogy sebét bekötözhesse, de a pap elhárította.

— Nem érdemes... érzem, hogy fogy az erőm... Csókolom Nadját... mondd meg neki, hogy nagyon szerettem... Tedd őt... boldoggá!...

Véres hab jelent meg a száján... feje előrebukott, Laci mintha egy erőtlen szorítást érzett volna a jobb karján, amelyet a haldokló balja fogott át. Megrendítőleg hatott rá a búcsú...

Felállt és körülnézett. A barlang közben teljesen kivilágosodott attól a sok meggyújtott lámpától, amelyeket bizonyára valamelyik titkos raktárból vettek elő az emberek. A csendőrőrmester jelentette, hogy abban a szobában, ahonnan, Mirov kilépett, lábát borogatva, megtalálták a repülőgépből kiugrott oroszt. Nem tanusított ellenállást és megadta magát a sorsának. Laci felöltöztette és kivezette őt Vadász őrmesterhez. Hasonlóképpen intézkedett, hogy Fedor és Mirov holttestét vigyék a szabadba. Ezután kutatómunkába kezdett. Meglepetve ismerte fel a nagyteremben szegény Pista gépének, az F—242-nek szomorú maradványait. A hálófülkében, amely egyben valószínűleg dolgozószobája is lehetett Mirovnak, rábukkant a filmkazettára. „Lesz már bizonyíték a Szovjet bűnössége mellett!" — csettintett fel.



Az egyik sarokban rengeteg röplap és propagandafüzet halmozódott fel. Az asztalfiókban megtalálta Pista és pilótája igazolványait. Ezeket magához vette. Mirovról egész garmada igazolványt látott. Az egyikben — kiváncsiságból megnézte — Mirov kisvárdai földbirtokosként szerepelt... Vadászengedélye is erre a névre szólt...

Három kisebb odu nyilt még a nagyteremből. Az egyikben teljesen üzemképes rádió adóvevőkészülék, a másikban élelem, a harmadikban pedig fegyverzet, lőszer és szerszámok tömkelege tárult szemei elé.

De nem veszteghetett több időt. Elhagyták a barlangot. Vadász őrmester két repülővel önként hátramaradt. Megparancsolta nekik, hogy a ruszin favágóval együtt készítsenek hordágyat a holtaknak és ezután a csendőrökkel és a bicegő fogollyal együtt bevonult a bizottsághoz.

Megtette jelentését, amely rémtörténetszerűleg hatott. A százados intézkedett Pista és pilótája sírjának felkutatására. Intézkedett ezenkívül a barlang további őrzésére, valamint a holttestek leszállítására.

Laci engedélyt kért, hogy Nadjához távozhassék. Először ő is ott akart lenni, amikor felejthetetlen jóbarátjának földi maradványai újra napvilágra kerülnek, de azután eszébe jutott, hogy még az élőkkel szemben is vannak kötelességei...

A kutya már ismerősként üdvözölte, amikor a kapun belépett. Az udvar mélyéből, a virágágyak közül vidám gyermekéneklés hallatszott. Odapillantott s mintha Nadját látta volna a gyermekek között. Feléjük tartott.

Már egészen közel volt a játszadozókhoz, amikor a „tanító néni" felpillantott. A leány egyszerre elfelejtett mindent, eddigi szorongása feloldódott, a zászlóshoz rohant.

— Laci, csakhogy itt van! Sikerült?!...

Laci bólintott.

— Üljön le itt az egyik padra. Negyedóra mulva vége a tanításnak. Addig gyönyörködjék csemetéimben, akik már a megbékélés szellemében nevelkednek!

A fiú az orgonalugashoz ült és elgondolkozott a mai nap történetein. Örült, hogy győzött a légiharcban, boldog volt, hogy Nadja szereti és még sem volt teljes az öröme. Pista emléke visszanyult a multból és szegény álmodozó Fedornak, miért kellett éppen akkor elbuknia, amikor megtalálta a helyes utat...

Alig vette észre, hogy a leány melléje telepedett. Kezébe vette a kis remegő kacsókat és úgy kezdett beszélni:

— Sikerült! De milyen áron! Mirov halálát Fedoréval kellett megfizetnünk!

A leány összerázkódott. Örömet sugárzó arcára árnyék borult. Visszahúzta kezeit, fojtogatta a sírás:

— Szegény kis testvérem! Hát te is elmentél Cebe után? És én vagyok az oka... Jaj! Miért is küldtem hozzád őket!

Laci meg akarta nyugtatni, de Nadja elhuzódott.

— Hagyjon, most gyülölöm magamat is, magát is. Mi öltük meg... Nem találkozhatunk többé!... Fedor emléke mindig közénk állna!...

— Nadja, drágám! Hallgasson meg! Fedor is...

— Maga ne említse többé őt... hagyjon!

Keserves sírásra fakadt. Laci némán nézte őt néhány percig, majd látva a leány határtalan bánatát, sebzett szívével észrevétlenül elhagyta az udvart.

Az érzelmek vihara túlszárnyalta az ő kis erőiket.

XIX.

Pista és pilótája megtért végső nyugvóhelyére. Az egész város résztvett a gyászkíséretben, amely felett Laci vezetésével egy Sólyom raj rótta a végtisztesség köreit. A hősök temetőjében borult reájuk a magyar föld vérükkel szentelt hantja és egyszerű fejfa hirdette, hogy ifjan áldozták életüket a repülés, a haza szolgálatában.

A temetés előtt egy nappal Fedor földi maradványait he-

lyezték örök nyugalomra falujában. A végtisztességen a repülőtér is képviseltette magát küldöttségileg, hiszen szegény a magyar ügyért halt meg, a magyar repülők támogatása közben érte utól őt a kegyetlen végzet. A küldöttségbe Lacit is beosztották és amikor a sírbatételnél néhány hantot hintett ruszin barátja sírjára, szeme önkéntelenül összeakadt a mély gyászba öltözött Nadjáéval...

Az élet azonban folyt tovább. Lacit gépével együtt gyakorlatokon való részvétel céljából Hajmáskérre helyezték ki. A távolsággal méginkább megnőtt a leány utáni vágya. Tudta, hogy a leány szereti és elutasító magatartását csak pillanatnyi mély fájdalomnak tulajdonította, amelybe belevegyült a faj sorsa feletti kesergés is. Bízott az idő csillapító, gyógyító hatásában...

Táviratilag bevonultatták. A század mozgósított. A németek június 22-én nekigyürköztek, hogy a Szovjet világfelforgatásra törekvő terveit halomra zuzzák. Nekünk is készen kellett állanunk, hogy ha felénk indulna a mételyező áradat, a Kárpátok gerincén magyar sziklafalba ütközzék. Szükség volt a készenlétre. Június 26-án a szovjet repülők orvul megtámadták Rákóczi városát, Kassát. Repülőink megtorolták az alattomos cselekedetet és ezzel hazánk is belépett a Vörös Rém elleni keresztes hadjáratba...

Laciék százada is búcsúzott a békehelyőrségből. Stanislau, Kolomea sinylették bombáik nyomát, majd az ősmagyarok csapásain indultak tovább a Dnyeperig.

Szép szeptembereleji nap volt. Az orosz befészkelte magát a széles mederben hömpölygő folyam egyik szigetén. A közelfelderítő századnak alacsonytámadást kellet végrehajtania ellenük. Egymásután csaptak le a Sólymok a bolsevistákra, akik sürü tüzzáporral fogadták őket. A második rácsapás pillanatában Laci tompa ütést érzett jobbkarján. Ujja erőtlenül csúszott le a lőbillentyűről és alig volt annyi ideje, hogy bal kézbe vegye át a kormányt.

Vastag csíkban eredt meg drága magyar vére. Felső karja, közvetlenül a könyök felett, éktelenül sajogni kezdett, de a tudat, hogy közel félmillió pengő és egy másik értékes emberélet sorsa van letéve bal kezében, megacélozta erejét. Sikerült simán elérnie a század repülőterét.

Egy hét mulva a sebesült szállító-repülőgép útján már a tisztikórház kezeltjei sorába lépett. Felső karcsontját a szovjet lövedék eltörte, de vasszervezete egyengette a gyors gyógyulás útját és hamarosan már ki is fekhetett a terraszra, hogy a vénasszonyok nyarának búcsúzó melegét magába szívhassa.

Elmélázva húnyta le szemeit. Egy kis ruszin falu jelent meg előtte, abban egy feketehajú gyönyörü leány... jaj, de kedves is az az orgonalugas, ahol utoljára látta őt!... Már tud kissé bal kézzel írni. Megkísérli. Hátha elszállt már a leány bánata és van ideje gondolni az életre, amely benne is követeli ösztönös jogát: a szerelmet... *

A terraszra Nadja fordult be. Kezében nagy virágcsokor. Az ápolónő kedvesen irányította Lacihoz. A fiú még mindig lehúnyt szemmel álmodozott. A leány megsimogatta hullámos fürtjeit, kinyujtott balkarjára helyezte a virágot, majd nagyot gondolt és csókot lehelt a fiú homlokára.

Laci kinyitotta szemeit. Ajkához vonta a leány kezét és csókokkal halmozta el.

— Tudtam, Nadja, hogy el fogsz jönni!

— Igen, Laci, megtudtam, hogy itt vagy. Valami ellenállhatatlanul hajtott hozzád. Eljöttem s bocsánatot kérek, hogy annyi fájdalmat okoztam neked. Jóváteszem, ha.... Te is akarod?

A zászlós felült a nyugszékben és ép karjával magához ölelte szerelmesét. Az engedelmesen hajtotta fejét a fiú vállára és mindketten tudták, hogy most némán, örök életre szóló fogadalmat tettek a nyugvó napnál, mint a pogány tuhudonok ősapáink idejében.

Vége

Szerkesztői üzenetek

Többeknek! Ismételten felhivjuk olvasóink figyelmét arra, hogy a hozzánk intézett levélbeni kérdésekre kizárólag csak Szerkesztői Üzenetek keretében válaszolunk!

Lenz János, Budapest. Nem tudunk hasonló formájú új német típusról. Valószínűleg mégis Fw. 200. volt a látott négymotoros gép. (Kurier)

Szentiványi András, Sopron. A repülőgépen valóban nincs sebességváltó, mert teljesen felesleges. Tulajdonképpen a légcsavar megfelelő állásszögre való beállítása felel meg annak a tevékenységnek, amit a gépkocsi sebességváltása kifejt.

Ifj. Varsányi Ernő, Ujpest. Sajnos, e rovat szűk keretei között nincs módunkban részletesen válaszolni kérdéseire, de valamennyi géptípus leírása megjelent, illetőleg meg fog jelenni lapunk „Ismerjük meg a repülőgéptípusokat" c. cikksorozatában.

Ifj. Szabó Simon, Ujszász. Mindkét pályázati hirdetmény megjelent részletesen a Magyar Szárnyak május 15-i számában.

Uzsoki János, Rákosszentmihály. A Repülés Tudomány évi előfizetési ára 16 pengő.

Jakab János, Szigetszentmiklós. A kért pályázati hirdetményeket nincs módunkban elküldeni, de forduljon kérésével a két akadémia parancsnokságához.

Busbarna János, Zombor. 1. és 2. Hogy kiképzés lesz-e és mikor kezdődik, erre választ nem tudunk adni, ez függ a központi intézkedésen kívül a helyi viszonyoktól is. 3. Azok jönnek tekintetbe, akik most lépnek a VI. osztályba, illetőleg a további osztályokba. 4. Forduljon kérésével a Műegyetemi Sportrepülő Egyesülethez közvetlenül.

Szarka Károly, Torvaj. Budapest, Kőbányai-út, Magyar Állami Vas-, Acél- és Gépgyár.

Szabó Ákos, Nagykőrös. A figyelmeztetést köszönjük, de erről nem lehetett írni.

Felelős szerkesztő és kiadó:

JÁNOSY ISTVÁN

FŐSZERKESZTŐ

MAGYAR SZÁRNYAK

megjelenik havonta kétszer

minden 1-én és 15-én. Előfizetés ára egy évre 24 pengő. Vállalatoknak, jogi személyeknek évi 50 pengő. Egyes szám ára 1 pengő. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

423916. — Athenaeum irodalmi és nyomdai rt. nyomása

Felelős: Kárpáti Antal igazgató